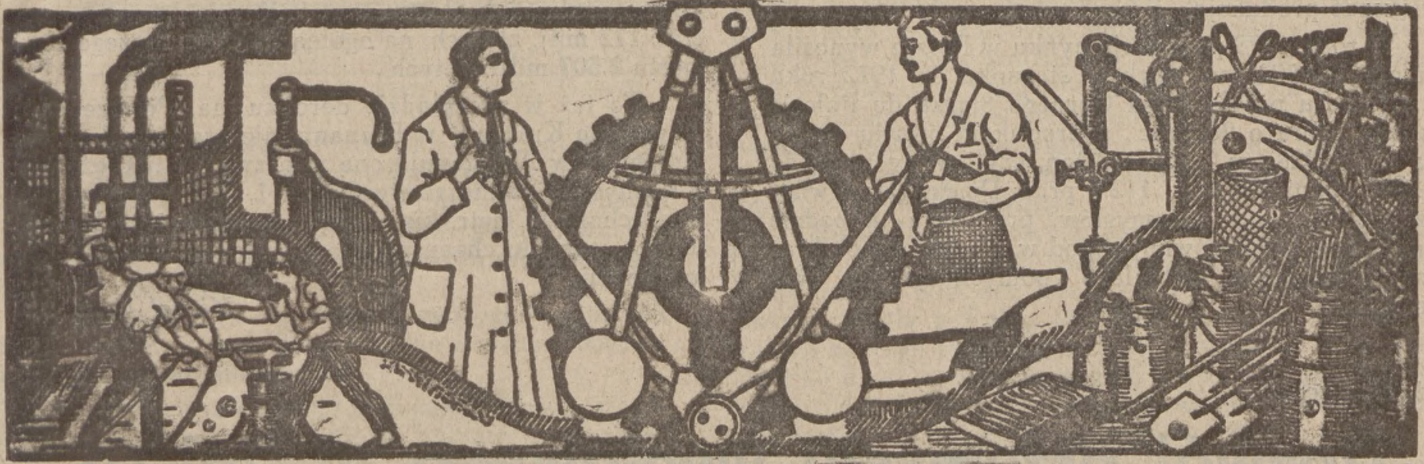
RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

STAŁE DODATKI: „ELEKTRO- I RADJOTECHNIKA" ◆ „POSTĘPY W PRZEMYŚLE" ◆ „DZIAŁ SAMOCHODOWY" „DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY I CERAMICZNY" ◆ „DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH"



Nr. 32 Poznań, 10 sierpnia 1929 Rok IX

PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł + 40 gr za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA
POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem.

Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej

Polski cynk i ołów

Zarówno przemysł ołowiany, jak i cynkowy należą do najstarszych gałęzi przemysłowych na ziemiach Polski. Bogate i obfite niegdyś złoża rud cynkowo-ołowianych, występujące w bezpośredniem sąsiedztwie węgla były tą podwaliną, na której oba te przemysły wyrosły i rozwinęły się. Proces przetapiania rud, wymagający dużych ilości węgla, wpłynął na skoncentrowanie tego przemysłu na obszarach, znajdujących się w bezpośredniem sąsiedztwie węgla, t. j. w zachodnio-południowej części kraju.

Z dwóch tych przemysłów na pierwsze miejsce wybił się przemysł cynkowy. Polska zajmuje w światowej produkcji cynku trzecie miejsce po Stanach Zjednoczonych i Belgji, produkując ogółem przeszło 11 proc., a w produkcji europejskiej drugie miejsce po Belgji z 23 proc. produkcji europejskiej. W zakresie eksportu cynku Polska stoi na czele krajów eksportujących największe ilości cynku. Eksport cynku z Polski wynosił w r. 1927 — 120 000 ton; na drugiem miejscu dopiero figuruje Belgja z 90 000 ton, na trzeciem Kanada z 50 000 ton, a na czwartem Stany Zjednoczone z 41 000 ton.

Natomiast udział Polski w zakresie produkcji ołowiu jest znacznie skromniejszy. W ogólno-światowej produkcji Polska zajmuje siódme miejsce z udziałem 1.6 proc., a w ogólno-europejskiej czwarte miejsce z udziałem 7 proc. Mimo to eksport ołowiu zarówno surowego, jak i w postaci uszlachetnionej sięga około 60 proc. ogólnej produkcji polskiej. W cynku eksport dochodzi do 90 proc. produkcji.

Wobec tego oba te przemysły odgrywają na rynku światowym poważną rolę, a ich cechą charakterystyczną jest, że pracują dla potrzeb rynku światowego. Zbyt ich wytworów, chociaż w dużym stopniu kieruje się na najbliższe rynki sąsiednie, dociera do najbardziej odległych krajów zamorskich, szczególnie w zakresie wyrobów przetwórczych.

Chociaż w ostatnich czasach warunki, w jakich zarówno przemysł cynkowy, jak i ołowiany pracują, uległy pogorszeniu, to jednak rozwój ich wykazuje stały postęp.

W ostatnich czasach baza surowcowa w zakresie rud wysokoprocentowych ulega wyczerpaniu. Eksploatacja rud niskoprocentowych przy dzisiejszych cenach na cynk i ołów okazuje się nierentowną. To też przemysły te pracują w dużym stopniu na rudzie importowanej. Import rud cynkowych wynosił w roku ubiegłym 191 000 ton ,czyli około 40 proc. zapotrzebowania a rud ołowianych 16 000 ton, czyli około 60 proc. zapotrzebowania. Wobec jednak dużych kosztów transportowych, znacznego oddalenia od właściwego centrum operacyj sprzedażnych, zbyt radykalnych reform socjalnych, wreszcie z powodu poważnych braków w urządzeniach, przemysł cynkowy, jak i ołowiany znalazły się w dość trudnej sytuacji i zachodziła obawa, że chylić się będą ku upadkowi. Jednakże dość poważny dopływ kapitałów zagranicznych w ostatnich 2 latach i pewna koncentracja wewnętrzna pozwoliły uczynić poważny wysiłek w kierunku przebudowy starych urządzeń, zastosować nowe metody produkcji, a szczególnie metody otrzymywania cynku drogą elektro-metalurgiczną, a tem samem lepiej wyzyskać krajowe rudy uboższe i uniezależnić się od rud zagranicznych, wreszcie obniżyć koszty produkcji.

Proces inwestycyjny i modernizacyjny trwa w dalszym ciągu i pochłonął już poważne sumy. Ogólne koszty przebudowy przemysłu cynkowego wynieść mają około 100 000 000 złotych i pozwolić na zwiększenie produkcji o 30 000 ton cynku rocznie. Ponadto przez ustalenie współpracy z największemi producentami cynku świata, polski przemysł cynkowy nadal będzie mógł utrzymać swe stanowisko w świecie i zwiększać produkcję.

W roku 1928 produkcja cynku w Polsce wynosiła ogółem 161 803 ton, czyli w stosunku do 1922 roku (t. j. okresu przyłączenia Górnego Śląska do Polski) wzrosła zgórą o 90 proc., a produkcja ołowiu wynosiła w r. 1928-ym — 36 373 ton, czyli w stosunku do r. 1922 podniosła się o 113.6 proc. Dzięki gruntownej przebudowie tych przemysłów, produkcja ta będzie nadal wzrastać, dorównując pod względem tempa krajom, pracującym w daleko pomyślniejszych warunkach.

Znaczenie przemysłu cynkowego i ołowianego dla życia gospodarczego Polski jest pierwszorzędne. Przemysły te wytwarzają cały szereg artykułów ubocznych, które, jak kwas siarkowy, dla Polski w obecnej dobie i obecnej strukturze gospodarczej odgrywają doniosłą rolę, ponadto wpływają one bardzo poważnie na kształtowanie się bilansu handlowego Polski. Eksport zasadniczych podstawowych wyrobów zarówno cynku, jak ołowiu w r. 1928 przedstawiał wartość 172 milj. złotych, na ogólną wartość naszego eksportu 2.507 milj. złotych.

To też w przeglądzie dorobku na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu nie brakuje obu tych przemysłów. Występują one w t. zw. „Hali Ciężkiego Przemysłu", zajmując stoiska nr. 1, 2, 3 o łącznej powierzchni 140 metr. kw., oraz w poszczególnych działach przemysłu chemicznego ze swemi artykułami pochodnemi.

Michał Hałgas.

Inż. M. Rzęcki.

Rozwój przemysłu węglowego w Polsce

pod kątem widzenia światowej produkcji

Polskie Zagłębie Węglowe. — Zasoby węglowe w Polsce. — Udział Polski w światowej i europejskiej produkcji węglowej. — Konsumcja wewnętrzna węgla. — Eksport węgla na wszystkie rynki świata. — Sukces eksportu polskiego na międzynarodowym rynku węglowym. — Perspektywy dalszego rozwoju przemysłu węglowego w Polsce.

Przemysł węglowy, podobnie jak żelazny, należy do tych dziedzin produkcji, gdzie istnieją wyłącznie wielkie towarzystwa ze względu na potrzebę znacznego kapitału do budowy i eksploatacji kopalni.

Polskie Zagłębie węglowe składa się z czterech terytorjów, a m. *z Górnego Śląska, Zagłębia Dąbrowskiego, Zagłębia Krakowskiego i Śląska Cieszyńskiego.*

Welkiemi przedsiębiorstwami przemysłu węglowego na Górnym Śląsku są zakłady magnatów niemieckich: ks. Pszczyńskiego, ks. Donnersmarcka, ks. Hoheniohego i hr. Ballestrema, oraz towarzystwa Polskie Kopalnie Węglowe, Katowicka Sp. Akc. Górnictwa i Hutnictwa, Rybnickie Gwarectwo Węglowe i Zjednoczone Huty Królewska i Laura.

W Zagłębiu Dąbrowskiem eksploatację węgla uskuteczniają: Gwarectwo Hr. Renard, Franko-Polskie Tow. Górnicze, Franko-Włoskie Tow. Górnicze, Tow. „Saturn", Sosnowieckie Tow. Kopalń i Zakładów Hutniczych.

W Zagłębiu Krakowskiem prowadzą eksploatację węgla: Gwarectwo Węglowe „Brzeszcze", Jaworznickie Komunalne Kopalnie Węgla i Sierszańskie Zakłady Górnicze. Pozatem istnieje szereg mniejszych przedsiębiorstw.

Zasoby węglowe polskiego Zagłębia węglowego wynoszą ok. 62 miljardy ton. Dane te przyjęte na Międzynarodowym Kongresie 1913 r. przyjmują pod uwagę pokłady do 1000 mtr. głębokości. Pod względem zapasów węglowych, Polska zajmuje trzecie miejsce w Europie po Anglji, której zapasy wynoszą 189 miljardów i po Niemcach, których zasoby obliczają na 115 miljardów ton.

Tak poważne nasze bogactwo jest podstawą intensywnie rozwijającej się produkcji. Najlepszym tego dowodem są cyfry wydobycia w porównaniu ze światową produkcją węgla, w której zajmujemy piąte miejsce W odniesieniu do produkcji europejskiej zajmujemy czwarte miejsce, zaś 3-cie miejsce wśród krajów eksportujących węgiel.

W ten sposób udział Polski w światowej produkcji węglowej wynosił w 1925 r. — 2.45 proc., w produkcji europejskiej w 1926 r. — 7.82 proc., i w eksporcie węgla pokrywał przeszło 12 proc. niedoboru węglowego Europy.

Światowa produkcja węgla kamiennego w roku 1927

1.	Stany Zjednoczone Am.	544 milj. ton
2.	Wielka Brytanja	275 milj. ton
3.	Niemcy	153 milj. ton
4.	Francja	53 milj. ton
5.	Polska	38 milj. ton
6.	Rosja	32 milj. ton
7.	Japonja	30 milj. ton
8.	Belgja	27 milj. ton
9.	Indje Bryt.	21 milj. ton
10.	Czechosłowacja	14 milj. ton
11.	Zagł. Saary	13 milj. ton
12.	Inne kraje	64 milj. ton

Wartość naszej produkcji węglowej według zestawienia Komisji Ankietowej wynosiła w 1926 r. — 8,1 proc. wartości naszej produkcji przemysłowej, a 3,9 proc. całej produkcji w Polsce. Widzimy zatem, że produkcja węgla kamiennego w Polsce stanowi jedną z poważnych gałęzi wytwórczości polskiej.

Węgiel polski idzie na potrzeby rynku wewnętrznego jak również jest wywożony zagranicę: drogą lądową do Austrji, Węgier Rumunji i in., i drogą morską przez Gdańsk, Gdynię i Tczew do Szwecji, Danji, Norwegji, Finlandji i in.

Bilans przemysłu węglowego w Polsce w latach 1923—1927 przedstawia się następująco:

W 1000 t.	1923	1924	1925	1926	1927
Wydobycie .	36098	32280	39081	35747	38084
Przywóz . .	134	151	89	41	50
Razem . . .	36232	32431	29171	35789	38134
Wywóz . . .	12560	11532	8230	14707	11579
Spożycie . .	23672	20899	20941	21082	26555

Z powyższego zestawienia widać, że poczynając od 1924 r., konsumcja wewnętrzna węgla stale wzrasta, osągając w 1927 r. wzrost 37 proc. w porównaniu z 1926 r., co było wynikiem wzmożonego ożywienia w przemyśle w tym okresie będącym najgłówniejszym konsumentem węgla.

Mimo to jednak wewnętrzne spożycie węgla jest jeszcze w Polsce stosunkowo niskie i wynosi obecnie 870 kg. na głowę mieszkańca.

Dla porównania warto zaznaczyć, że wg. statystyki z 1913 r. zużycie węgla w Stanach Zjednoczonych Am. na głowę mieszkańca wyniosło — 5000 kg.; w Wielkiej Brytanji — 4000 kg.; w Niemczech 3800 kg.; w Belgji — 3500 kg.; we Francji — 1600 kg.; w Holandji — 1400 kg.; w Rosji — 300 kg.

Przechodząc do eksportu węgla polskiego, zaznaczyc należy, że eksportujemy większy odsetek produkcji, aniżeli którekolwiek inne państwo. I tak w 1928 r wywieźliśmy przeszło 13 milj. ton, czyli 36,4 proc. naszej produkcji.

Znaczny wzrost eksportu naszego węgla datuje się od r. 1925, w którym nastał między Polską a Niemcami stan bezkontraktowy, czyli wojna celna, w następstwie której ustał wywóz węgla polskiego do Niemiec. Polska szukała innego rynku zbytu dla tego pół miljona ton miesięcznie i tu przyszedł nam z pomocą wielki strajk górniczy w Anglji od maja do listopada 1926 r.

Polska wykorzystała ten wypadek dla zajęcia swym węglem wielu dotychczasowych rynków angielskich, a zwłaszcza Skandynawji, gdzie umocniliśmy naszą pozycję. Tak więc pomimo utraty rynku niemieckiego, eksportowaliśmy w 1927 r. te same prawie ilości węgla, co w roku 1923 i 1924, tj. w okresie, gdy posiadaliśmy jeszcze rynek niemiecki. Jest to najlepszym dowodem, że węgiel polski znalazł nowe rynki zbytu, które prawie że całkowicie skompensowały utratę rynku niemieckiego.

Omawiając kwestję eksportu węgla, musimy zaznaczyć, że w ogólnym naszym eksporcie węgiel zajmuje bardzo poważne miejsce. I tak w 1923 r. — eksport węgla z Polski stanowił 26,6 proc. wartości całego naszego eksportu, w 1926 — wartość ta spadła do 19.6 proc. i wreszcie w 1927 uwydatnił się dalszy spadek do 13,6 proc. a to wobec spadku światowych cen węgla. Dla porównania dodać należy, że w Niemczech wartość wywiezionego węgla w 1927 r. stanowiła tylko 5.6 proc., a w Czechosłowacji 1.9 proc. wartości całego eksportu.

Powyższe cyfry najdobitniej charakteryzują, że węgiel polski stał się ważnym czynnikiem na rynku europejskim. Sukces naszego eksportu węglowego można dopiero zrozumieć, gdy się uwzględni 1928 r., w którym odbywała się wytężona walka na międzynarodowym rynku węglowym.

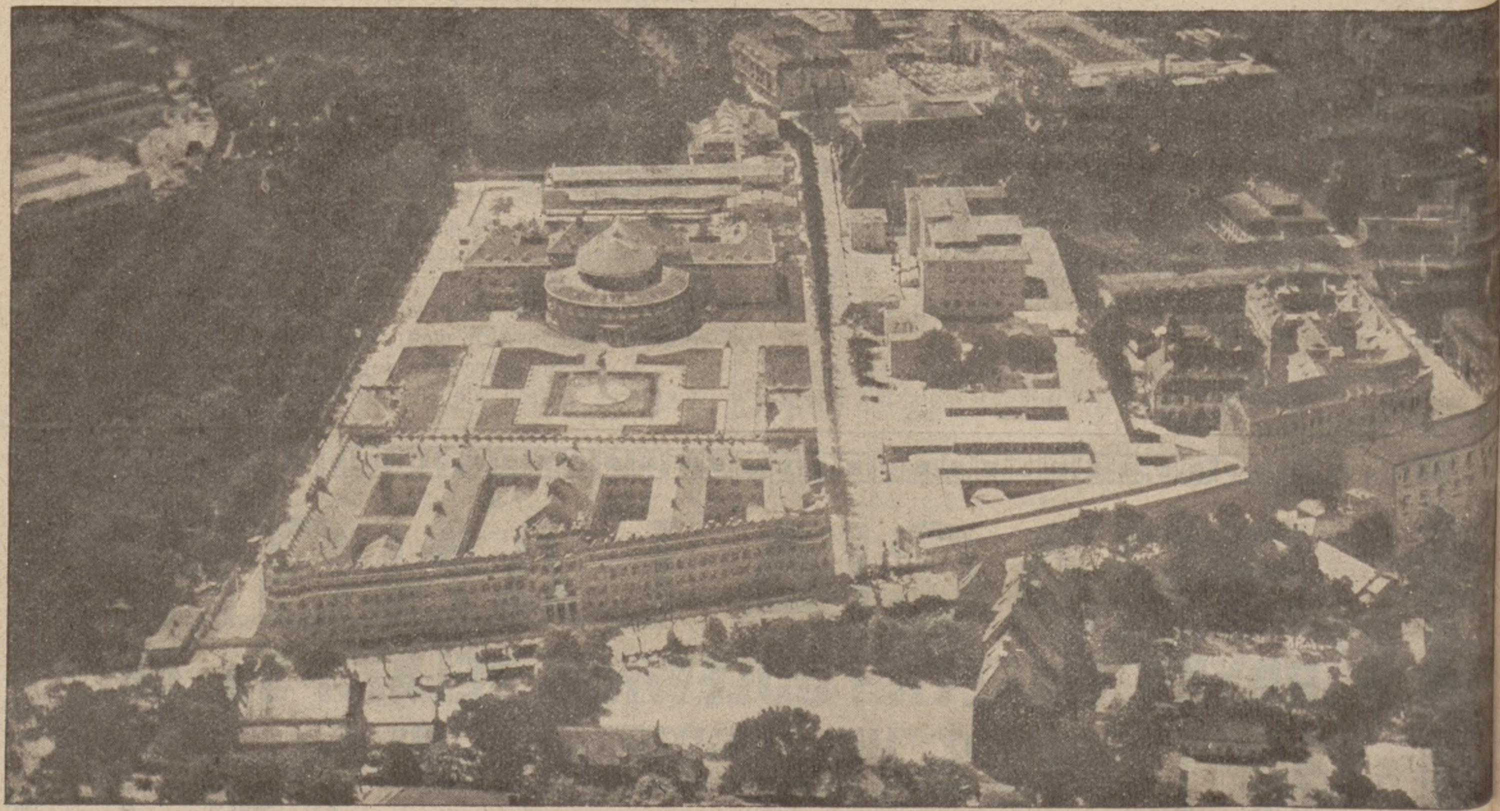
Z ogólno-europejskiego punktu widzenia, rynki węglowe dzielą się na północne, zachodnio-europej-

skie i rynki morza Śródziemnego. Najostrzejsza walka konkurencyjna była na rynkach północnych, szczególnie w Danji i Szwecji pomiędzy węglem polskim i angielskim. Wynikły ztąd spadek węgla angielskiego, odbił się na wszystkich innych rynkach świata.

We wspomnianej walce węgiel polski wyszedł zwycięsko. W porównaniu z 1927 r., w roku 1928 wywóz angielski spadł do Danji o 19.5 proc., do Szwecji o 29.4 proc., do Norwegji o 29 proc. Tych strat węgla angielskiego nie należy jednak zapisywać tylko na dobro naszego rachunku, gdyż wogóle, pojemność rynków skandynawskich zmniejszyła się skutkiem zastosowania innych źródeł energji („biały" węgiel).

Powiększenie się w tych warunkach wywozu polskiego do tych krajów jest dużym sukcesem, osiągniętym przez nasz przemysł kosztem poważnych ofiar. Nie mniej musimy zrozumieć, że problem węglowy przestał dziś być nietylko zagadnieniem poszczególnych przemysłowców, lecz przestał również być zagadnieniem czysto przemysłowem, stając się politycznem. Z naszej strony przez wywóz węgla przedewszystkiem stwarzamy podstawy do rozwoju Gdyni, rozbudowy Gdańska — czyli polskiej polityki morskiej. Fakty te chętnie wyzyskuje wroga nam propaganda, że konkurencja polska jest wynikiem posiadania przez Polskę dostępu do morza.

Poza eksportem, posiada polski przemysł węglowy przed sobą szerokie możliwości w zakresie zwiększenia konsumcji wewnętrznej. Poza wzmożonym zapotrzebowaniem wynikłem z tendencji rozwojowej naszego przemysłu, uwzględnić należy, że w Polsce istnieje cały szereg miast, dokąd węgiel kamienny prawie że wcale nie dociera, a do opału używa się drogocennego drzewa. Spodziewać się należy, że w związku z rozwojem dróg komunikacyjnych, zwiększy się bardziej konsumcja wewnętrzna węgla, a w związku z tem dalszy wzmożony rozwój naszego rodzimego przemysłu węglowego.



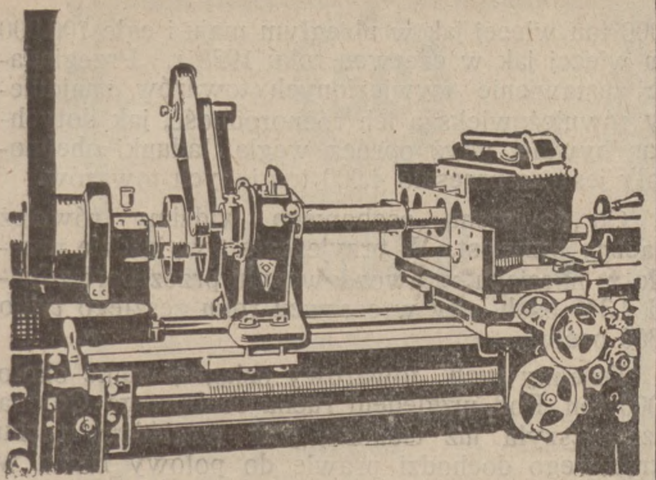
P. W. K. — Ogólny widok terenów B. W głębi — Pałac Sztuki i bliżej — Pałac Rządowy; na prawo pawilon Samorządów i hotel Polonia.

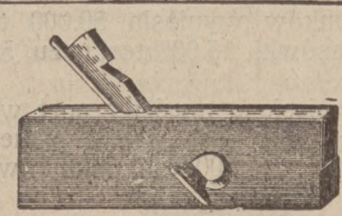
Produkcja cynku ulega dalszemu ograniczeniu

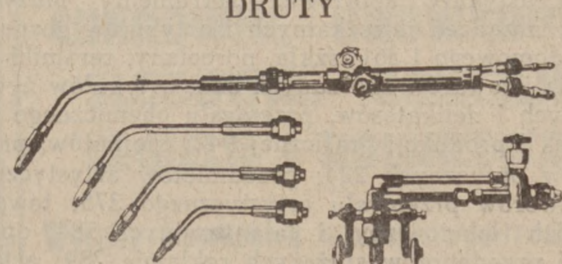
Dnia 8-go b. m. odbyło się w Ostendzie posiedzenie Międzynarodowego Kartelu Cynkowego, na którem przedłużono umowę kartelową do końca roku 1929. Ponadto bardzo żywo dyskutowano nad dalszem ograniczeniem produkcji i w sprawie tej osiągnięto porozumienie.

Nad ograniczeniem produkcji obradowano już na konferencji w Brukseli, na której postanowiono ograniczenia produkcji rynku w wysokości 5 proc. utrzymać narazie do końca września b. r. Już wtedy przedstawiciele przemysłu cynkowego szeregu państw — m. in. i Polski — wysuwali pewne zastrzeżenia co do dalszego ograniczenia produkcji, gdyż, pod wpływem dotychczasowych restrykcyj, udało się już osiągnąć pewną konsolidację tendencji na europejskim rynku cynkowym.

Niestety, konsolidacja ta była tylko przejściowa. Wkrótce, z powodu słabych zamówień ze strony przemysłu przetwórczego konjunktura się pogorszyła, ceny uległy zniżce. W tych okolicznościach czynniki dążące do ograniczenia produkcji mogły swój cel osiągnąć i oto na konferencji w Ostendzie wspomniane ograniczenie (5 proc.) podwyższono do 10 proc. Umowa ta obowiązuje do końca b. r. Do kartelu przystąpiły Australja, Kanada i Meksyk, a nieoficjalnie również i Stany Zjednoczone zgodziły się na ostatnie jego zarządzenia.







Wzrost ruchu w porcie w Gdyni

Ruch w porcie w Gdyni osiągnął w miesiącu czerwcu nowe rekordowe cyfry, zwłaszcza w rubryce przywozu, w której szczególnie wielką rolę odgrywają nawozy sztuczne oraz ryż. Kiedy przywóz w porcie Gdyni w czerwcu rb. w porównaniu do czerwca roku ubiegłego wzmógł się o 13.000 ton, przywóz do Gdańska zmniejszył się o 24.000 ton.

W miesiącu sprawozdawczym przybyło do Gdyni 169 okrętów i statków o 755 ton netto objętości przestrzennej, zatem o 34.000 ton więcej jak w maju, a dwa razy tyle co w czerwcu roku zeszłego. Ilość ładunków wyniosła 50.000 ton, z tego 29.000 ton tomasówki, 15.000 ton ryżu, 5.700 odpadków żelaza itd.

W tymże miesiącu opuściły port w Gdyni 173 statki o ogólnej pojemności przestrzennej 179.210 t., wywożąc łącznie 251.700 ton ładunków, a więc o 9.000 ton więcej jak w ubiegłym maju i całe 100.000 ton więcej jak w czerwcu roku 1928 r. Przeglądając zestawienie wywiezionych towarów znajdujemy również większą ich różnorodność, jak dotychczas bywało, gdyż oprócz węgla, ładunki obejmowały jeszcze przeszło 4.000 ton innych towarów.

Co do ruchu osobowego widzimy również znaczny przyrost. W przyjeździe i wyjeździe przeszło w miesiącu sprawozdawczym przez port gdyński 4.349 osób, gdy w czerwcu roku zeszłego tylko 2.300 osób.

Dzienny ruch towarowy osiągnął sumę około 8.000 ton. Pod względem ruchu osobowego Gdynia przewyższyła już Gdańsk, pod względem ruchu okrętowego dochodzi prawie do połowy ruchu w Gdańsku.

Sytuacja na rynku węglowym

W związku ze zmniejszoną konsumcją węgla na rynku wewnętrznym, przemysł węglowy stara się wykorzystać ten okres dla powiększenia eksportu i wywiązania się w ten sposób ze zobowiązań. Naogół eksport kształtuje się obecnie dość pomyślnie. Szczególnie na rynkach północnych eksport węgla wzmógł się w miesiącu czerwcu o 100 tys. ton w stosunku do eksportu w miesiącu maju.

Eksport suchy materjału opałowego i przemysłowego nieco zmalał, co pozostaje w związku ze zwykłem zmniejszeniem się zapotrzebowania w tych dwóch miesiącach. Przykładowo podajemy następujące cyfry eksportowe: do Danji w maju 117 000 ton, w czerwcu 159 000 ton; do Szwecji w maju 186 000, w czerwcu 228 000 ton; do Norwegji w maju 21 500 ton, w czerwcu 32 500 ton.

Targi Lipskie największym rynkiem podaży

Targi Lipskie są od niepamiętnych czasów największym międzynarodowym rynkiem towarowym, zajmując w rzędzie wszystkich targów przodujące miejsce. Przedkładają one każdego roku dwukrotnie olbrzymi pokaz towarów, o którego przepotężnych rozmiarach poucza nas fakt, że na każdych Targach wiosennych wystawia towary przeszło 10.000, zaś na Targach jesiennych 8 do 9 tysięcy firm wystawiających. Na Targach jesiennych 1928 roku wynosiła liczba wystawców 8.089, podzielonych na następujące branże. technika 1 094; towary włókiennicze 781; zabawki, artykuły sportowe, instrumenty muzyczne 1.090; urządzeń mieszkalnych i artykułów gospodarstwa domowego 1.361; szkła, porcelany, ceramiki 698; obuwia i towarów skórzanych 328; artykułów żywnościowych i delikatesów, przemysłu chemicznego 218; książek i produkcji graficznej 942; klejnotów, przedmiotów optycznych 224; przedmiotów artystycznych i wytworów przemysłu artystycznego 375; towarów krótkich (łokciowizny) i galanteryjnych 584; opakowań i przedmiotów służących reklamie 289; artykułów różnych 105. Pomiędzy tymi 8.089 wystawcami Targów jesiennych w Lipsku z 1928 roku znajdowała się, jak wogóle na wszystkich Targach w Lipsku, bardzo pokaźna liczba wystawców zagranicznych, razem 617; z tych przypadało 267 na Czechosłowację, 195 na Austrję, 26 na Francję, po 22 na Szwajcarję i Holandję, 18 na Węgry, 15 na Anglję, 12 na Włochy, 9 na Danję, 6 na Polskę, po 5 na Belgję i Norwegję, po 4 na Jugosławję i Amerykę, 3 na Szwecję, a po jednym wystawcy na Gdańsk, Rumunję, wyspę Cyperu i Turcję. Tegoroczne Targi jesienne w Lipsku, które odbędą się od 25 do 31 sierpnia r. b., niezawodnie również obfitować będą w tak mnogi i rozliczny pokaz towarowy krajowych i zagranicznych firm.

Wszelkich informacyj udziela urzędowy honorowy zastępca Otto Mix, Poznań, ul. Kantaka 6a lub też bezpośrednio Urząd Targów w Lipsku.

TARGI WSCHODNIE

OD 7 DO 19 WRZEŚNIA 1929 r.

Opinja publiczna w sprawie Targów Wschodnich

W „Gazecie Warszawskiej" z dnia 4. 8. br. znajdujemy artykuł znanego powszechnie publicysty polskiego, p. A. Nowaczyńskiego, w sprawie Targów Wschodnich. Zdaniem jego nietylko względy gospodarcze i handlowe domagają się nieprzerwanego odbywania się Targów Wschodnich we Lwowie, ale także sama tradycja miasta Lwowa, jego wziętość wśród miast polskich i jego wielkie znaczenie i pierwszorzędna rola w dziejach gospodarczych i politycznych Polski historycznej przed i porozbiorowej, jak niemniej i nowej Polski.

Przyznaje, że są ludzie, coby chętnie podporządkowali Lwów i zrównali miastom nietylko pierwszorzędnym, ale i drugorzędnym Polski, byle tylko Lwów poniżyć. Sumienie narodu jednak na to pozwolić nie może i nie pozwoli, Lwów pozostać musi polskiem miastem wypadowem na wschód — nie na wypadek wojny — ale miastem wypadowem o celach kulturalnych i gospodarczo-handlowych. Kluczem dla utrzymania tego posłannictwa Lwowa wobec Wschodu są właśnie *„Targi Wschodnie"*.

„To też uchwałę z 17 czerwca wojewódzkich organizacyj gospodarczych Małopolski, oraz lwowskiej Izby Przemysłowo-Handlowej i prezydjum m. Lwowa *o normalnem odbyciu się* w roku bieżącym *Targów Wschodnich* trzeba przypomnieć i przyjąć z wielkim aplauzem.

Potężna Pe-Wu-Ka nic nie przeszkadza dorocznemu lwowskiemu kiermaszowi. Ciężko jest, bo ciężko, ale przerwy żadnej być nie może, wprost przeciwnie, Targi Wschodnie będą położeniem kropki nad i w tem znaczeniu, że i w Poznaniu i we Lwowie jednocześnie Polacy jednak mają czem się popisać.

Niema i nie powinno być mowy o odwołaniu!... Niech będzie skromniej i krócej, ale niech demonstracyjnie będzie „quand même". Taka jednorazowa, jednoroczna przerwa mogłaby podziałać deprymująco i demoralizująco na dalszy rozwój instytucji Targów Wschodnich. Może tym razem ambicją ruszony Kraków pomoże finansowo małopolskiemu bratu. Może Wilno, co tak nosem krzywi na Poznań, skorzysta z okazji, by się tutaj popisać produktami i wyrobami swych przedsiębiorstw i zakładów przemysłowych. Może sanatorskie potentaty, troszeczkę dławiące się europejskiemi sukcesami Pe-Wu-Ki, tym razem na złość mocniej pomogą Lwowowi".

Tyle p. A. Nowaczyński. My ze swej strony przekonani jesteśmy, że wszyscy Polacy bez różnicy i względów zawodowych i przekonań politycznych przyczynią się skutecznie do urządzenia Targów Wschodnich, aby wystąpiły w szacie niemniej okazałej jak dotychczas, by były godnym oddźwiękiem i refleksem Powszechnej Wystawy Krajowej.

Oficjalny udział zagranicy w IX. Targach Wschodnich

Wedle wiadomości, nadeszłych z *polskiego poselstwa w Tokio,* w związku ze zorganizowaniem oficjalnej grupy zbiorowej japońskich eksponatów na IX. Targach Wschodnich, *Federację Japońskich Izb Handlowo-Przemysłowych,* z której ramienia jej pełnomocnik i delegat w zakresie działu wystawowo-propagandowego na Europę, p. Nakamura, objął kierownictwo nad ekspozycją tej grupy, reprezentować będzie na Targach ponadto dr. Matsuidhiro Takaynagi, gener. sekr. Izby Handlowo-Przemysł. w Osaka, posiadający dużą znajomość spraw gospodarczych i wysoce ustosunkowany w sferach przemysłowo-handlowych w Osaka, Koby i Nagoya. Inni członkowie projektowanej wycieczki do Polski, oraz liczba ich, zostanie ustalona później. W każdym razie jako przewodniczący jej, odwiedzi również Targi br. Togo, członek Izby Panów, dyr. Japońskiego Tow. Radjotelegraficznego i dyr. Tow. Japońsko-Polskiego w Tokio, nader życzliwie dla spraw polskich usposobiony. Zdaniem poselstwa, pobyt delegatów japońskich stanowić będzie wysoce korzystny moment do zacieśnienia tych węzłów gospodarczych, które dziś już łączą Polskę z Japonją.

W sprawie potrójnego opodatkowania

Z kół czytelników naszych otrzymaliśmy w tych dniach artykuł, którego treść podajemy niżej w niezbędnem streszczeniu.

Sądzimy, iż wśród szerokich kół Szan. Czytelników naszych znajdą się niewątpliwie jednostki, mogące udzielić kompetentnej informacji.

... „Firma pewna, będąca od szeregu lat spółką z ograniczoną poręką, staje się zczasem firmą, stanowiącą własność jednej osoby; brzmienie firmy wszakże pozostaje dawne. Władze skarbowe wyłącznemu właścicielowi firmy wymierzają trzy podatki dochodowe: 1. ogólny podatek dochodowy (według bilansu firmy), 2. podatek dochodowy, wymierzony od udziału (?) i 3. podatek od uposażeń służbowych (jako kier. firmy). O ile na podatek 1 i 3 zgodzić się trzeba, to podatek 2 jest namacalnie nieuzasadniony!

Naszem zdaniem zachodzi tutaj jaskrawy fakt samowoli władzy, gdyż kodeks handlowy nic nie mówi o tem, iżby nie wolno było prowadzić firmy w charakterze sp. z ogr. por. z chwilą przejścia jej na własność jednej osoby. Nadto ustawa o państwowym podatku dochodowym z 14. 7. 23 r. upoważnia władze skarbowe do wymierzenia podatku dochodowego od udziału, — udziałowcowi tylko; wobec tego wymierzenie tegoż podatku właścicielowi — a w danym wypadku tylko o nim mówić można — jest bezprawiem.

Otóż, zwracając się z niniejszą sprawą do Szan. Redakcji, prosimy uprzejmie o łaskawe poinformowanie nas, czy nie są Jej znane wypadki analogiczne, rozważane i zakończone wyrokiem Najw. Tryb. Adm. W danym razie prosimy uprzejmie o zapodanie nam daty wyroku, wzgl. treści tegoż...

Prosimy przyjąć wyrazy szacunku naszego itd..."

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

Hurtownia Mechaników, Poznań, ul. Marszałka Focha 19

Wyłoniona za inicjatywą Związku Mechaników Hurtownia jako spółdzielnia handlowa, rozwija bardzo żywotną działalność, doznając zaufania i życzliwego poparcia. Hurtownia dostarcza rowery wyrobu krajowego i zagranicznego najprzedniejszych marek, maszyny do szycia najlepszej konstrukcji oraz wirówki od najmniejszych do najpojemniejszych typów. Towary te posiada Hurtownia Mechaników stale na składzie w większych zapasach, dzięki czemu zdolną jest wykonać każde zlecenie w terminie najkrótszym. — Hurtownia oddaje towary tylko składom rowerów i maszyn, zatem kupiectwu do sprzedaży detalicznej, konsumentów bezpośrednio nie obsługuje. Placówkę tę handlową polecamy uwadze i poparciu.

Fabryka Maszyn i Odlewnia „Lwówek", Tow. Akc. we Lwówku (woj. Poznańskie)

Wyżej wymienione przedsiębiorstwo wytwórczo-handlowe specjalizuje się w dziedzinie maszyn i przyrządów dla potrzeb młynarstwa. Fabryka „Lwówek" dostarcza korzystnie postawy walcowe z oryginalnemi walcami Kruppa „Grusouwerk" z frezowanemi trybami skośnemi, dalej automatyczne perlaki i czyszczaki „Rapid" w różnych wielkościach oraz tryjery i aspiratory. Maszyny te wypróbowanego typu, są zarazem konstruktywnie budowy nowoczesnej i dlatego znajdują w przemyśle danej branży szerokie rozpowszechnienie. Przy pokrywaniu zapotrzebowań, korzystne to źródło dostawy polecamy więc interesowanym szczególniejszej uwadze.

Warszawska Hurtownia Blachy, Warszawa, Twarda 4

Szanownym Czytelnikom naszym ze sfer przemysłowych i kupiectwa zwracamy uwagę na ogłoszenie Warszawskiej Hurtowni Blachy, która posiada reprezentację i utrzymuje na miejscu składnicę wyrobów Zjednoczonych polskich Walcowni Blachy Cynkowej. Wymieniona placówka dostarcza blachę cynkową, pocynkowaną, białą angielską i czarną żelazną, również glejtę i minję ołowianą oraz cynę angielską. Z uwagi, że wszystkie te artykuły nabyć można w Hurtowni Warszawskiej po oryginalnych cenach fabrycznych i na warunkach bardzo dogodnych, przeto dla dogodności, korzysta z obsługi tej firmy bardzo liczne grono stałych odbiorców.

Oddział sprzedaży firmy Heffner i Berger w Katowicach

Jak się dowiadujemy, **Elektrotechniczne Zakłady Przemysłowo-Handlowe Heffner i Berger w Krakowie, Św. Anny 3,** utworzyły dla dogodności licznych odbiorców w województwie śląskiem Oddział sprzedaży w **Katowicach, przy ulicy Marjackiej 7.** Firma wymieniona dostarcza wszelki materjał w zakresie instalacji światła elektrycznego i siły dla potrzeb przemysłu, handlu, kopalń, dla instalatorów i t. d. Dostawa towarów pierwszorzędnego gatunku, po cenach fabrycznych, na warunkach dogodnych i to hurtowo lub detalicznie, zjednała tej firmie liczne grono odbiorców na szerszym terenie rynku, co dla sprężystszej obsługi zniewoliło ją do utworzenia oddziału katowickiego, który polecamy uwadze i poparciu czytelników naszych ze sfer interesowanych.

Korzystna oferta dla poważnych zakładów przemysłowych

Szanownym Czytelnikom naszym ze sfer przemysłowych zwracamy uwagę na ogłoszenie pewnej poważnej firmy warszawskiej, która za pośrednictwem administracji naszej pod cyfrą 7688 poszukuje zastępstwa. W oparciu o dobre ustosunkowanie w kupiectwie oraz znana ze swych dostaw w kolejnictwie, u władz wojskowych i samorządowych, zamierza odnośna firma przejąć reprezentację dużej krajowej lub gdańskiej fabryki maszyn, aparatów lub artykułów technicznych. Dysponując w śródmieściu Warszawy lokalami handlowemi, mogłaby na miejscu urządzić składnicę, gdyż jest w możności złożyć poważne gwarancje. Nadarza się więc korzystna sposobność dla fabryki, która zamierza w Warszawie utworzyć oddział sprzedaży lub składnicę fabryczną.

KORZYSTNE HURTOWNE ŹRÓDŁA ZAKUPU



„Siatkolin"

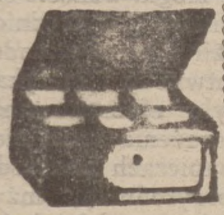
Fabryka Lin i Siatek Drucianych w Zawierciu

Skrzynka poczt. 54. Tel. 105

poleca: 7610z

Liny, Siatki i Pasy druciane

do najróżnorodniejszych celów



F. i R. KALESSE

6494 **KATOWICE, ul. Plebiscytowa 8.**

FABRYKA KAS PANCERNYCH

Specjalność: kasy betonowo-pancerne, kasetki tylko dla odsprzedawcy

---

ARMATURĘ żeliwną, stalową i bronzową, jako to: wentyle, krany i zasuwy wszelkich typów, inżektory, manometry i t. p. do przewodów na parę przegrzaną i nasyconą

polecają

JANCZEWSKI i FREYMARK

Warszawa, Mokotowska 49.

2925 c



TARKI DO PRANIA

najlepsze wykonanie 6220

„MARS"

FABRYKA WYROBÓW DRZEWNYCH

Tel. 32. **LUBLINIEC (G. Śl.)** Tel. 32.

BIURO SPRZEDAŻY: Katowice, ul. Słowackiego nr. 16, tel. 536 & 1074.

Płyty fibrowe amerykańskie

i pręty we wszystkich wymiarach, jak również preszpan w arkuszach, mika, taśma izolacyjna, taśma gumowa (paraguma) etc. etc. najkorzystniej do nabycia w Hurtowni artykułów techn. i elektrotechnicznych

S. Szajer, Kraków, ul. Wiślna, telefon 4154

7131

• ŁOŻYSKA KULKOWE •

przesuwniki - suporty do frezarek i krzyżowe, narzędzia wszelkiego rodzaju, elektryczne wiertarki dostarcza bardzo tanio za gotówkę

7456

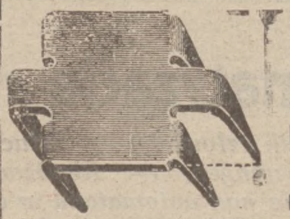
Inż. Penner, Berlin nr. 20, Pankstr. 34

7763 **Hurtownia Surowców**

Roman Gruszczyński

Poznań, Przemysłowa 22, Tel. 33-61, Tel. pryw. 61-71

Zakup łomu żelaznego i metali. Sprzedaż rozmaitego żelaza użytkowego dla kowali.



Klamry zykzakowe przydatne w każdem przedsiębiorstwie i fabryce, jak również innych mniejszych wyrobów sztancowanych jak: podkładki, uszka do obrazów wszelkich modelów, form i rozmiarów, haczki i uszka do obuwia itp.

7709 **dostarcza szybko i tanio**

I. Górnośląska Fabryka Materaców Stalowych

Guido Klement

Królewska Huta, Styczewskiego 83. Tel. 1209

Jako specjalność wytwarzamy:

miedź fosforową, metal biały łożyskowy

oraz wszelkiego rodzaju stopy z białych i innych metali

Theodor & Co.

Zakłady Metalowo-Hutnicze

Gdańsk-Oliva, Danzigerstr. 26 7648

KOSZE druciane

10 sztuk złotych 40.—

Nieznanym za zaliczeniem!



Cennik gratis!

Siatki czworokątne

w każdym rozmiarze.

7768

Siatki tkane do młynków zbożowych

Siatki Rabica

Alexander Maennel, Fabryka ogrodzeń drucianych Nowy-Tomyśl, W. 1. (Wlkp.)

Maszyny młynarskie

wyrabia pod gwarancją

ZAKŁAD STOLARSKI BUDOWY MŁYNÓW

JANA BACHNIAKA

w St. Żywcu - Małopolska 7203

Trzcinę sufitową

pierwszorzędnej jakości własnego wyrobu dostarcza korzystnie

Gustaw Glaetzner

Centr. Materjałów Budowlanych i Dachówek

Poznań 3, Mickiewicza 36.

Telefon 65-80. 4308 Założona 1907 r.

LINY stalowe konopne

poleca 6604

B. Muszyński, fabryka lin, LUBAWA

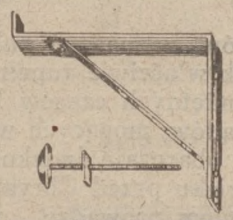
VULKAN rozczyn gumowy (Gummilösung) fabrykuje w tubkach i puszkach 7058 w najlepszym gatunku

„GUMY"

Poznań, ul. 27 Grudnia 15

Hurt. rowerów 4313 oraz wszelkich części rezerwowych, wirówki, butelki termosowe

HURTOWNIA PNEUMATYKÓW T. z o. p. OSTRÓW (Wlkp.)



Konsolki mosiężne i **rogówki**

wykonuje 7751

„Wotan"

Poznań, Dąbrowskiego 70, Tel. 6388

Automatyzacja nowoczesnego życia

Automat jako współzawodnik człowieka. — Sztuczny człowiek na wystawie w Wembley. — Radjo-pies na wystawie Philips'a w Scheveningen. — Realizacja elektrycznego oka. — Demonstracja „teleluxu" w Pittsburgu. — Doświadczenia nad automatami w dawnych czasach. — Powszechna automatyzacja w Ameryce. — Nowe zastosowanie „Robota" w Anglji. — Co zyskuje na automatyzacji przemysł amerykański?

Automat staje się coraz bardziej niebezpiecznym współzawodnikiem robotnika. Niema dnia bez wprowadzenia automatu w coraz nowszą dziedzinę pracy.

Wszyscy pamiętamy, jaką sensację budził sztuczny człowiek na wystawie w Wembley, który wykonywał kilka nieskomplikowanych ruchów. Obecnie w działach ciekawostek ze świata pism zagranicznych, czyta się dużo o nowych tworach techniki. Ostatnio opisywano szczegółowo „Radjo-psa" z wystawy Philipsa w Scheveningen. Teraz znowu amerykański inżynier John Breisku zademonstrował na odbytym niedawno zjeździe elektrotechników w Ameryce ciekawe zastosowanie fotokomórki, która jak wiadomo, jest podstawą radjowizji. Zasadą demonstrowanego sztucznego człowieka było zastosowanie naświetlania tak zw. elektrycznego oka lub izolowania go od światła, co powoduje, iż sztuczny człowiek w zależności od tego, czy był naświetlany czy zakrywany przed światłem wykonuje pewne czynności. Zamiarem wynalazcy jest wykorzystanie tego wynalazku przy różnego rodzaju automatach, które będą wykonywały z precyzyjną ścisłością powierzone im zadania, zastępując całkowicie ludzi. W czasie demonstracji największe wrażenie na zebranych zrobiły takie czynności sztucznego człowieka, jak gaszenie pożaru zapomocą kwasu węglanego na sam „widok" dymu, sortowanie towarów, przenoszenie ciężarów, prowadzenie statystyki frekwencji jakiegokolwiekbądź lokalu, kontrolowanie opłat rogatkowych, sygnalizowanie złodzieja i t. p.

Dalszą sensacją w dziedzinie zautomatyzowania nowoczesnego życia jest zademonstrowany w tych dniach w Pittsburgu nowy wynalazek „telelux", który jest jakby rodzonym bratem człowieka sztucznego „televoxa", automatu, który zapomocą elektryczności reaguje w przedziwny sposób: rusza się, mówi i wykonywa najrozmaitsze mechaniczne funkcje i roboty, wymagające zazwyczaj pewnej inteligencji.

Aparat, nazwany „teleluxem", może zapomocą nakazu przesłanego drogą telegrafu bez drutu zapalać światło elektryczne.

Inżynier-wynalazca pracuje w tej chwili nad ulepszeniem swego wynalazku i rozszerzeniem sfery jego działalności. Chce mianowicie przystosować go do potrzeb lotnictwa. Ideał, do którego dąży, polega na tem, aby dać możność aeroplanom, zbliżającym się nocą do aerodromu, zapalania światła elektrycznego na aerodromie, które ostrzeże przed zbliżaniem się aeroplanów.

Omawiając sprawę automatów, zaznaczyć należy, że „robot" taki nie jest jednak właściwie zupełnie nowym wynalazkiem. Od niepamiętnych czasów ludzie marzyli o stworzeniu przyrządów, mogących wykonywać najcięższe prace, które obarczają ludzkość. Podanie mówi, że w czwartym wieku przed Chrystusem, Grek, Archytas z powodzeniem prowadził doświadczenia nad automatami i że udało się mu sfabrykować żelazny model muchy, która mogła wznosić się i latać w powietrzu o własnych siłach. W średniowiecznych czasach Bacon sporządził blaszany model żołnierza, który mógł się ruszać, otwierać i zamykać oczy, zaś marzeniem wynalazcy było sfabrykowanie całej sztucznej armji, która bez narażenia życia mogłaby odpierać ataki wroga. W papierach Leonardo de Vinci, malarza, matematyka, przyrodnika, inżyniera, jednego z najbardziej wszechstronnych ludzi w historji świata, znaleziono szkice modeli różnych automatów i wiadomem jest, że sporządził on takie dziwy, jak sztucznego orła, który trzepotał skrzydłami i imitował do złudzenia wszystkie ruchy żyjącego ptaka, i lwa z żelaza, który ryczał, łypał oczami i wstrząsał łbem. W dziewiętnastym wieku, kilku wynalazców z powodzeniem sporządziło automaty na obraz i podobieństwo zwierząt, lecz dopiero dobie obecnej przypadł zaszczyt sfabrykowania sztucznego człowieka. Optymiści ufają, że nadejdzie czas, gdy człowiek będzie mógł odpoczywać, bo „Robot" zrobi za niego całą robotę.

Wszak już dziś automaty sprzedają cukierki, zapałki, marki, a w sklepach 5c i 10c zastępują szybko dziewczęta-sprzedawaczki. W biurach automaty rozcinają i zalepiają koperty, odbijają listy, nalepiają marki. W bankach liczą, sortują i pakują pieniądze. Na ulicach kierują ruchem kołowym. Wkrótce automat pozbawi zarobku bezmyślne ręce robocze, należące do robotnika bez mózgu i talentu. Ale robotnik mający głowę na karku, inicjatywę i pomysłowość, nie ma się czego obawiać zmaszynowanej, monotonnej pracy. Bo automat nigdy nie zastąpi myślącego człowieka. Maszyna powtarza jednostajnie te same ruchy, na które została nakręcona i jakkolwiek czyni to z tak nadzwyczajną uczciwością i dokładnością, że przewyższa człowieka, jednak maszyna bez kontroli ludzkiej nie może działać. Człowiek musi maszynę nakręcić i regulować, aby liczyła, mówiła, wymieniała pieniądze, śpiewała i grała.

Fabryki automatów sklepowych i biurowych rozwijają się szybko, ponieważ olbrzymie zapotrzebowanie nie jest w części zaspokojone. Setki miljonów dolarów płynie w te przedsiębiorstwa, zatrudniające już teraz dziesiątki tysięcy zdolnych mechaników. Urząd patentowy jest zawalony podaniami o patenty na podziwu godne automaty. Jest już w użyciu automat do wymiany pieniędzy metalowych, który się nie pozwoli oszukać. Gdy ktoś wrzuci fałszywą monetę, automat woła natychmiast: Proszę używać tylko dobrych monet!

Dla człowieka-automatu, przezwanego „Robotem", wymyślano w Anglji nowe zastosowanie. Od niedawna, mianowicie, mechaniczni ci ludzie ustawieni są na dworcach kolejowych, w hotelach, na rogach ulic itd. i pełnią nienagannie rolę biur informacyjnych. Gdy przechodzień naciśnie na odpowiedni guzik w

aparacie, zaświecają się nagle oczy „robota" jakimś tajemniczym blaskiem, a głos jakiś pyta: „Czego pragnie się pan (pani) dowiedzieć?" Skoro przechodzień stawia jakieś pytanie, domagające się wskazania mu, czy też jakiejś godnej widzenia osobliwości miasta, czy informacji w sprawie jakiegoś sklepu itd., otrzymuje pożądaną odpowiedź.

Znaczne rozpowszechnienie automatów spotykamy w Ameryce.

Zorganizowana praca amerykańska nie sprzeciwia się tej imigracji automatów w miejsce tanich imigrantów europejskich i azjatyckich. Owszem amerykańska federacja pracy dumną jest z tego, że robotnicy amerykańscy stają się pracownikami mózgowymi, a monotonną robotę zwalają na bezmyślne automaty. Unijny robotnik w Ameryce zdobywa stanowisko konstruktora i inspektora automatów maszynowych, wyrabiających standaryzowane przedmioty dla rynku wszechświatowego.

Standaryzacja codziennego życia jest najgłówniejszym czynnikiem, który w przemyśle amerykańskim umożliwia masową produkcję. Dawniejszy majster szewcki lub krawiecki miał własne oryginalne pomysły i schlebiał osobistym zachciankom kapryśnych klientów. Masowa produkcja maszynowa zmieniła to wszystko. Stroje kobiece i męskie ubrania, kapelusze, obuwie, bielizna i biżuterje, są wyrabiane przez maszyny na standaryzowane miary. To też tłum publiczności ulicznej wygląda jednakowo we wszystkich miastach, miasteczkach i wioskach w całej Ameryce. Maszyny zabiły indywidualność, ale dały olbrzymi rozwój handlowi międzynarodowemu.

Dzięki standaryzacji doskonałe wyroby amerykańskie zdobywają zagraniczne rynki i mogą konkurować, pod względem kosztów produkcji i ceny targowej, nawet z najtańszemi wyrobami ręcznemi azjatyckich i europejskich najemników. Bo najdroższa maszyna pracuje taniej od najtańszego rękodzielnika. Maszynowa standaryzacja staje się cechą i piętnem kultury amerykańskiej w rodzinie historycznych kultur ludzkości. Człowiek amerykański, jakkolwiek należy do białej rasy europejskiej, przyjmuje zupełnie oddzielny i samoistny charakter. A źródłem tego nowego typu człowieczego jest standaryzacja całego życia, od kolebki do śmierci przez standaryzowane publiczne szkolnictwo, fizyczne wychowanie, odżywianie, ubieranie, przez standaryzowane zabawy, sporty i wywczasy.

Dla kapitału i dla pracy amerykańskiej uproszczenie to jest niezmiernem ułatwieniem. Przemysł i handel zyskują na tem, ale życie człowiecze staje się zegarkowem i monotonnem.

Maszyna zabija pióro

Skarży się pewien dyrektor wielkiego sklepu w Londynie, że tysiące funtów szterlingów giną rocznie z powodu niewyraźnego charakteru pisma naszego pokolenia. Młodzież, dorastająca po wojnie, niema cierpliwości na wywodzenie pięknych liter i znaczków po papierze i lekceważy sobie sztukę pisania.

Zaczęto się doszukiwać przyczyn tego zjawiska. Nauczyciele kaligrafji, a więc sędziowie najbardziej kompetentni, orzekli, że nowe metody wychowawcze winne są zaniku sławnego rzemiosła pisarskiego. Kiedyś pisano w Anglji piękną, zaokrągloną, miękką i płynną kursywą, aż z nowemi ideami fiologicznemi przyszedł pomysł, że nie należy dziecka uczyć w zaraniu jego edukacji aż dwóch różnych alfabetów: kursywy do pisania i zwykłego, drukowanego, pisma do czytania.

Nauczano tedy pisania liter, podobnych do drukowanych: prostych, o ostrych konturach, bardziej męskich niż kursywa. Dołączono jeszcze argument, że dziecko, widząc przed sobą w druku i w piśmie te same znaki, łatwiej posiądzie tajemnicę prawidłowej pisowni.

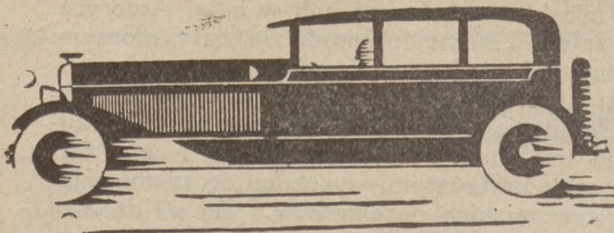
Skończyło się na tem, że kursywa znikła, a liter drukowanych jeszcze nie dostosowano do potrzeb i do właściwości ręki ludzkiej. Kłopot największy sprawiło to, że nie znaleziono jeszcze sposobu na ładne i czytelne łączenie liter drukowanych. Pisanina piórem jest tedy i brzydka i nieczytelna.

W wieku maszyn i wszelakich udoskonaleń technicznych, spoglądając na wiszące wszędzie nad naszą głową hasło „czas to pieniądz" — dwa razy tyle czasu zużywamy na odczytanie pisanego ręką listu, co autor użył na napisanie!

Kiepski i nieczytelny charakter pisma stał się zjawiskiem powszechnem. Jesteśmy zbyt wszyscy nerwowi. Myślimy skrótami. Brak nam cierpliwości. Nauczyliśmy się pisać na maszynie i pióro bierzemy do ręki coraz rzadziej.

Tu leży powód zaniku kaligrafji. Powrót do kursywy w szkołach angielskich nie pomoże. Dziś już możemy z sobą przenosić lekkie maszyny do pisania. Jeszcze parę lat — a pióro, w nieprzyzwyczajonych trzymane palcach, będzie służyło już tylko do podpisu. Kto wie, czy i podpisu swego nie zmechanizujemy...

Piękny wyraz „rękopis" przejdzie do historji. Nieludzko rażący ucho „maszynopis" — bezbarwny i bezosobowy — triumfalnie i nielitościwie wypiera go zewsząd.



Dział Samochodowy

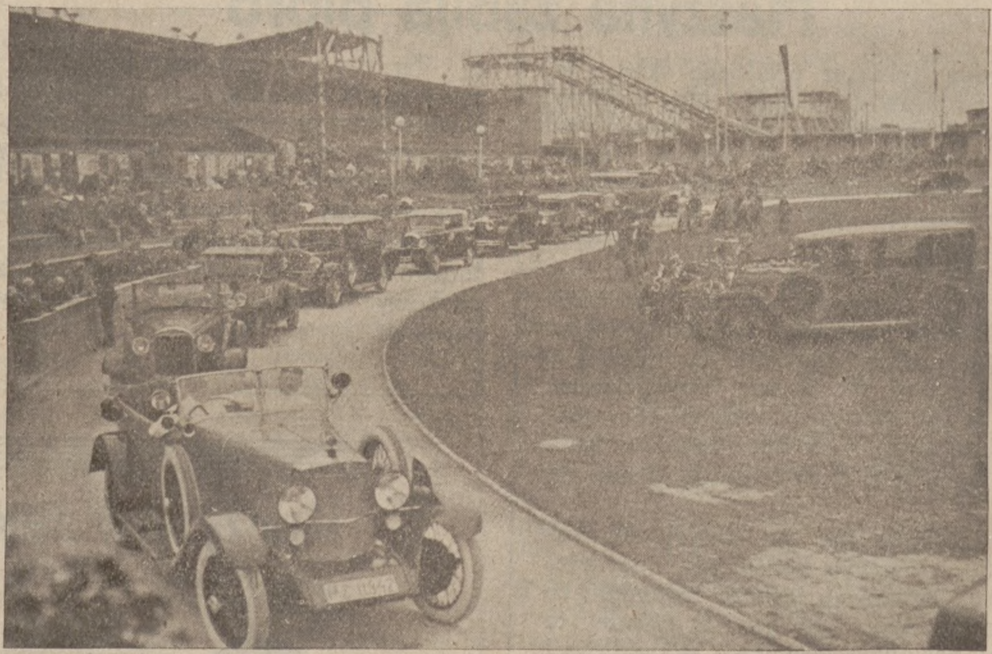
Rozwój komunikacji autobusowej w Polsce

Narzekania kolei na konkurencję, wytwarzaną im przez autobusy, wzmagają się coraz bardziej. Coraz częściej też władze kolejowe wygłaszają zdanie, że należy bądź wstrzymać udzielanie koncesji na linje autobusowe, bądź upaństwowić te linje i uzależnić je od Ministerjum Komunikacji. Rozpatrując jednak postęp i rozwój ruchu komunikacyjnego autobusów, śmiało rzec można, że nic tego postępu nie powstrzyma.

Rzadka sieć i mała elastyczność naszego ruchu kolejowego wpływa korzystnie na wzrost frekwencji w autobusach, które choć są mniej wygodne i droższe, to jednak są znacznie szybsze.

Dziwnem się wydaje, że autobus, jadący z szybkością około 40 km. na godzinę, po stosunkowo złej szosie, mijający ludne wsie i miasteczka, zwalniający bieg na każdym prawie kroku, bije pociąg, idący po szynach na osobnem torowisku. Tak jest jednak, niestety. Polska należy do tych rzadkich krajów europejskich, gdzie autobus ma przewagę nad koleją.

I dlatego też autobus w Polsce stał się poważnym czynnikiem komunikacyjnym. Z 16 województw są takie, które w zeszłym roku miały kilkaset linij autobusowych, są i takie, które w zaprzeszłym (1927) miały kilkanaście; linje te różniły się przede-



Pokaz samochodów na arenie P. W. K.

Czas gra dziś zbyt wielką rolę, aby można go lekceważyć. Jedynie w dawnej Rosji, wobec apatji społeczeństwa i kolosalnych bezludnych przestrzeni, czas nie miał wielkiego znaczenia. Przychodziło się nie na godzinę i minutę, a na pociąg. A pociąg był „rano", „wieczorem", lub „w południe".

Czasy te bezpowrotnie minęły. — Liczba pociągów wzmogła się w stosunku do potrzeb ruchu, a każda minuta ma swoje znaczenie. Czas to pieniądz, wszyscy znają tę zasadę, oprócz, zdaje się, władz kolejowych. Od szeregu lat nie czynią one nic, lub prawie nic dla przyśpieszenia biegu pociągów.

Autobus w Polsce, często rozklekotany Ford, jadący po pełnej dziur szosie, jest prawie zawsze szybszy od pociągu osobowego i niekiedy i od pośpiesznego.

wszystkiem rodzajem maszyn, o czem niżej, poza tem długością dróg obsługiwanych przez autobusy.

W roku zeszłym (w bieżącym brak jeszcze statystyki) najdłuższy szlak dróg obsługiwanych przez autobusy miało województwo warszawskie: 2 579 km. tuż za niem kroczyły zwartą grupą województwa: białostockie (2 162), łódzkie (2 134) i kieleckie (2 029). Na szarym końcu szły: wileńskie (340) i śląskie (353), poza tem jeszcze nie dochodziły do 100 km. lwowskie, nowogródzkie, poleskie, pomorskie, stanisławowskie, tarnopolskie i wołyńskie.

W niektórych województwach mimo stałego wzrostu długości szos eksploatowanych przez autobusy zmalała liczba maszyn, tak np. było w wileńskiem, gdzie liczba tego rodzaju wozów spadła ostatnio z 35 na 22.

Komunikacja autobusowa przedstawia najróżnorodniejszy konglomerat pod względem jakości wozów. Obok pięknych i mocnych maszyn kursują u nas lekkie i nieodpowiednie na nasze drogi wozy. Przejazd temi ostatniemi zagraża życiu pasażerów i bezpieczeństwu publicznemu. Wozy te mają jednak powodzenie z powodu niższych cen pobieranych za przejazd. Jeszcze jednym wrogiem większych i silniejszych maszyn jest stan naszych szos, który skraca dni żywota wozu. W krajach zachodnio-europejskich autobusy wytrzymują po kilkaset tys. km., a u nas rozpadają się już czasem po stu tysiącach kilometrów. Zwiększa to koszt amortyzacji wozu, co naturalnie odbija się na cenach biletów.

Po Polsce krąży obecnie blisko 2 i pół tysiąca autobusów. W roku zeszłym przewiozły one około 50.643.000 osób, co przy średniej cenie 10 groszy za pasażerokilometr i 285.000 autobusokilometrów, pozwala mniemać, że dochód brutto przedsiębiorstw autobusowych wynosił w ciągu roku zeszłego około 164.000.000 złotych.

Jest to pozycja, która nawet w państwach nieliczących się bardzo z pozycjami budżetowemi zasługuje na uwagę, a sam środek komunikacyjny na więcej troskliwości i dbałości ze strony powołanych czynników administracyjnych. Tymczasem dbałość ta ogranicza się do skrupulatnych rejestracyj policyjno-formalnego nadzoru i to tylko w pobliżu wielkich miast.

Omawiając sprawę rozwoju ruchu autobusowego w Polsce, zobaczmy, jak się ta sprawa przedstawia zagranicą. I tak w Anglji wzajemny stosunek współżycia samochodu i kolei przybrał formy ostrej walki konkurencyjnej, naskutek panującego tam liberalizmu ekonomicznego. O żadnej współpracy mowy niema. Na takim stanie rzeczy najgorzej wychodzą koleje prywatne. W ostatnich czasach dopiero powstała specjalna komisja, mająca uregulować te sprawy. W Niemczech komunikacja autobusowa została zgrupowana w ręku państwa.

W Stanach Zjednoczonych i we Francji prywatne przedsiębiorstwa kolejowe posiadają własne linje autobusowe, unikając przez to konkurencji i sprowadzają niniejsze zagadnienie do właściwego rozwiązania — współpracy kolei z samochodem.

W Polsce zaś, zamiast usprawnić ruch kolejowy i starać się drogą lojalną zwalczać konkurencję autobusów, dąży się do monopolizowania środków komunikacji, do „zakazów" i odbierania koncesji. Zamiast iść drogą postępu, chce się zabić inicjatywę prywatną. A przecież zagranicą konkurują między sobą poszczególne kompanje kolejowe.

Oczywiście, nie żądamy, aby nasze koleje chodziły z szybkością francuskich czy angielskich. Niechby jednak wykorzystano całkowicie dozwoloną szybkość zasadniczą, skrócono lub skasowano zbędne postoje, ulepszono połączenia. Przecież do dziś dnia niektóre pociągi pospieszne posiadają postoje, dochodzące do pół godziny, a zatrzymują się co kilka kilometrów na trzeciorzędnych stacyjkach. Są linje kolejowe, na których szybkość średnia nie przekracza piętnastu kilometrów na godzinę (np. Łuck—Stojanów, Skawce—Trzebinia i wiele in.). Tu już nie autobus bije pociąg, a koń dorożkarski, ba, nawet zwykły szybkobiegacz. — Tem tempem podróżowali starożytni Grecy i Rzymianie.

Więc nie monopol, etatyzm, czy odbieranie koncesji na autobusy, ale przedewszystkiem skrócenie postojów i przyspieszenie biegu pociągów może ocalić pociągi przed groźną konkurencją.

Czy fabryki montażowe przynoszą korzyść krajowi?

Powstawanie coraz to nowych samochodowych fabryk montażowych w Polsce, jak np. General Motors, wysunęło na porządek dnia zagadnienie, czy fabryki te są z korzyścią dla kraju.

Jest rzeczą bezsprzeczną, że zapotrzebowanie rynku samochodowego w Polsce wzrasta raptownie. Ponieważ istniejące w kraju placówki przemysłu samochodowego nie są w stanie zapotrzebowania tego zospokoić, powstaje konieczność importu gotowych wozów. W tym wypadku całkowita wartość samochodu, po potrąceniu cła, staje się zyskiem zagranicy. Zdaje się więc być logiczne, iż wszelkie sposoby, zmierzające do zatrzymania w kraju sum, składających się na tę wartość, powinny być uważane, jako objaw dodatni. Działalność fabryki montażowej pod określenie to całkowicie podpada, albowiem na cenę sprzedażną samochodu, złożonego w kraju, składa się szereg wielkości, które, jak np. praca, materjały lokalne, koszty handlowe itp., stają się zyskiem danego kraju.

Z drugiej zaś strony praca fabryki montażowej nie koliduje bynajmniej z rozwojem krajowego przemysłu samochodowego. Przeciwnie, stwarza mu ona warunki rozwoju przez rozszerzenie pojemności rynku dzięki energicznej propagandzie trakcji motorowej w Polsce. Poza tem fabryka montażowa tworzy armję fachowców w dziedzinie samochodowej, oraz przyczynia się w dużej mierze do powstawania różnych gałęzi przemysłu pomocniczego.

Działalność fabryk montażowych w chwili, gdy fabryki krajowe nie są w stanie pokryć zapotrzebowania rynku, rozwiązuje niesłychanie trudny problemat uniknięcia wzmagającego się importu. Wóz zmontowany w kraju jest bezwzględnie zjawiskiem bardziej dodatniem dla gospodarki narodowej, niż wóz importowany w całości. Montownia nietylko powoduje napływ znacznych kapitałów zagranicznych pod postacią różnych inwestycyj, lecz umożliwia współudział sił i środków krajowych przy budowie wozu.

Korzystanie z materjałów lokalnych przez fabryki montażowe uzależnione jest w pierwszym rzędzie od rozwoju przemysłu pomocniczego. Wchodzi tu w grę nietylko gatunek odnośnych materjałów, których jakość musi być standardyzowana, lecz również cena, oraz terminowość dostawy.

Fabryka montażowa, której produkcja jest obliczona na kilka miesięcy zgóry, musi otrzymywać niezwykle punktualnie materjał do fabrykacji. Jakość zaś tego materjału musi stać na odpowiednim i niezmieniającym się stale poziomie. Jeżeli zaś ceny miejscowe będą zbyt wysokie w porównaniu do zagranicznych, to wartość wozu złożonego w kraju uniemożliwi jego popularyzację.

Należy stwierdzić, że trzy te konieczne warunki są, jak dotychczas, niezwykle trudne u nas do osiągnięcia. Punktualność nie jest cechą naszych dostawców, a jakość materjału różni się z dnia na dzień.

Dzięki produkcji masowej i właściwej organizacji przemysłu, ceny części zagranicznych są wielokrotnie niższe od produkowanych w kraju. Stanowi to jeden z najważniejszych argumentów, ograniczających stosowanie materjałów miejscowych przy montażu, wychodząc z zasady dania konsumentowi wozu możliwie najlepszego i po najniższej cenie.

Innemi słowy, w miarę rozwoju gałęzi przemysłu pomocniczego i ulepszania się metod handlowych, wzrastać będzie rozmiar korzystania z materjałów krajowych przez samochodowe fabryki montażowe.

General Motors w Polsce, mając za sobą przeszło roczne doświadczenie na terenie Rzeczypospolitej, po przeprowadzeniu bardzo skrupulatnej analizy, doszło do przekonania, że zakres zakupów lokalnych będzie miał zawsze pewne określone granice dla każdej montażowni.

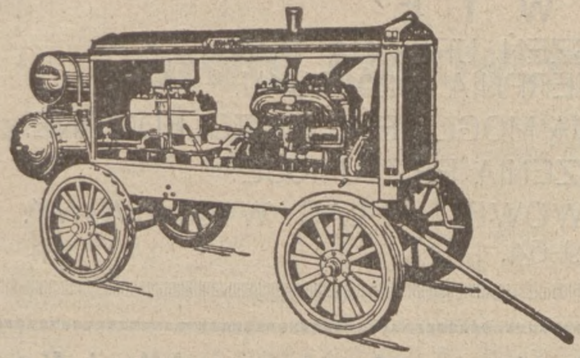
General Motors w Polsce zakupuje narazie następujące materjały: skórę, materjały włókiennicze, materjały tapicerskie, akumulatory, zderzaki, opony, kiszki, szkło, wszelkiego rodzaju drobne części standardyzowane jak śruby, nity itp.

Dążąc do zwiększenia ilości materjałów lokalnych, używanych dotychczas przy montażu, General Motors w Polsce prowadzi obecnie badania nad możliwościami zakupu na miejscu ram podwozia i resorów. Jak daleko rozszerzenie tych zakupów będzie możliwe, zależeć to będzie całkowicie od wymienionych uprzednio warunków. Należy jednak przypuszczać, że warunki te przez długi jeszcze czas stanowić będą poważną przeszkodę na drodze tego rozwoju. W każdym razie pewna granica, której narazie ustalić nie można, nie będzie mogła być przekroczona.

Trudno przypuścić, aby w chwili obecnej jakakolwiek fabryka montażowa utrzymywała, iż dostarcza produkt całkowicie krajowy. Biorąc pod uwagę tylko materjał użyty do budowy, twierdzenia takiego postawić nie można. Jeśli jednak przyjmiemy, że na cenę tego wozu składa się również praca polska i to w dużym stopniu, jak koszty handlowe, podatki, świadczenia socjalne itd., to wówczas stosunek tych części składowych do całości znacznie się zwiększy. Jako przykład powyższego można przytoczyć rezultaty obliczeń, sporządzonych przez General Motors w Polsce, z których wynika, że 59,83 proc. ceny wozu zmontowanego na miejscu odnosi się do wielkości wyliczonych uprzednio. Gdy do sum tych dodamy zyski uboczne, jak napływ kapitału zagranicznego, szkolenie fachowców, tworzenie przemysłu pomocniczego itp., to nie trudno będzie sobie uprzytomnić korzyści, wypływające z montowania samochodów w kraju, tem bardziej, że działalność ta bynajmniej nie tamuje rozwoju krajowego przemysłu samochodowego, a raczej toruje mu drogę.

R. Moczulski.

„SCHRAMM"



Światowej sławy amerykańskie kompresory powietrzne i narzędzia pneumatyczne dla robót warsztatowych, drogowych i kopalnianych wyrobu SCHRAMM INC., w West-Chester, Pa. U. S. A., modele 1929 r., tanie w kupnie i eksploatacji poleca przedstawicielstwo na Polskę i w. m. Gdańsk.

Kompresory stałe i przewoźne na różnego rodzaju podwoziach o napędzie od pasa, silnika elektrycznego lub sprzężone z silnikami spalinowemi. Demonstracje, porady, kosztorysy — bezpłatnie na żądanie.

Górnośląskie Towarzystwo Przemysłowe

Warszawa, Sewerynów 3. Tel. 221-44, 247-54, 247-66

7531 Adr. telegr. **GETEPE.**

A. WAWERDA - SZARLEJ G. ŚL.

warsztaty mechaniczne, kotlarnia, budowa przyrządów

Produkty: Konstrukcje z żelaza i blachy, łańcuchy dla elewatorów - Wózki górnicze i wywrotowe, aparaty smarujące do wózków górniczych - Blachy dziurkowane - Okna dachowe bez kitu, patentowane okna piwniczne „Oknokrat" - Aparaty do marek kontrolnych dla kopalń

7220



Telegram „ORION POZNAŃ"
Telefon nr. 26-84, 14-88

ul. Dąbrowskiego 79.

Wyrabiamy następujące artykuły:

6555

Płyty mosiężne do stolików palarnianych w różnych desenjach, stylach, wielkościach i kolorach

Wszelkie tłoczone akcesorja do elektrycznych i gazowych lamp.

Karnisze mosiężne zwyczajne i ozdobne. **Serwisy palarniane.**

OD 7. DO 19. WRZEŚNIA 1929 R.

IX. TARGI WSCHODNIE

W E   L W O W I E

OSTATECZNY TERMIN ZGŁOSZEŃ UPŁYWA DLA WYSTAWCÓW Z DNIEM 20. SIERPNIA 1929 ROKU.

SPÓŹNIONE ZAMÓWIENIA STOISK NIE BĘDĄ MOGŁY BYĆ UWZGLĘDNIONE.

WYJAŚNIEŃ UDZIELA i ZGŁOSZENIA PRZYJMUJE:

BIURO TARGÓW WSCHODNICH WE LWOWIE - PLAC WYSTAWOWY.

TELEFON Nr. 9-64. 7791

Handbuch der Eisenhändler 1929

Praktyczny fachowy informator podręczny dla przemysłowca, kupca i pracownika zawodowego metalowca w języku niemieckim

Obszerny dział fachowy i informacyjny

200 ilustracyj technicznych

Cena 8.50 m. n. + porto

Do nabycia w administracji

„Rynku Metalowego i Maszynowego", Poznań, Wielka 10

za poprzedniem nadesłaniem gotówki 20 zł.

Prosimy powoływać się na „Rynek Metalowy i Maszynowy"

Z powodu kupna traktoru jest **Lokomobila** w dobrym używalnym stanie, tanio do sprzedania o pow. ogrz. 11 qm 2 ciśnieniu roboczem 7 atm. firmy Garett & Smith, nadająca się do gospodarstwa rolnego lub tartaku. 7788

Wiadomość: Obszar Dworski Rudy, p. Solec Kujawski, powiat Bydgoski

---

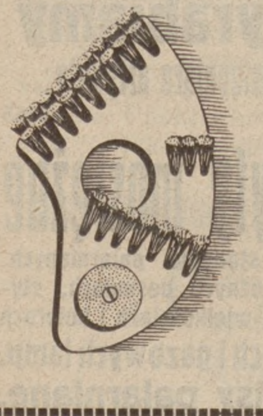
NOWO OTWARTA

wytwórnia i tłocznia wyrobów metalowych i galanteryjnych

Fr. Kalaus, Poznań, ul. Woźna 10

wykonuje wszelkie prace tłoczone w mosiądzu, alpadze, miedzi, aluminium i t. p. Do samochodów reflektory i części (półfabrykaty) według wzorów; pozatem przybory fryzjerskie, powoźnicze, elektrotechniczne jak i galanterję dla potrzeb domowych, zastaw cukierniczych i restauracyjnych oraz przybory turystyczne w aluminium.

Powyższe prace wykonuje się szybko, solidnie i tanio. 7789



„Fasmit"

Fabryka Szczotek

Młyńskich i Technicznych

Poznań

Dominikańska 1. Tel. 29-06

wyrabia szybko i fachowo z najlepszego surowca, wszelkiego rodzaju szczotki młyńskie i techniczne dla przemysłu. Zużyte szczotki reperuje i naciąga na nowo. 7793a

---

Przyjmę zastępstwo wybitnej firmy na Wilno. 970

Mam wielkie znajomości wśród kupiectwa. Mogę także objąć skład konsygnacyjny i dać pełną gwarancję tak moralną jak materjalną. Oferty do adm. pisma pod **Hr. M. Nr. 6000.**

!

Starszy pan, **sądownie zaprzysiężony rewizor ksiąg,** poleca się Szan. Kupiectwu i Przemysłowi

do wszelkich prac buchalteryjnych

do kontroli ksiąg, zestawiania bilansów po cenach bardzo przystępnych. Zapewnia sumienną pracę.

Zgłoszenia uprasza się do admin. niniejszego pisma pod nr. 300.

FABRYKA MASZYN ◦ ODLEWNIA ŻELAZA

i KUŹNIA KOTŁÓW PAROWYCH

z wielkim zakładem reparacyjnym dla wszelkiego rodzaju maszyn i kotłów, zatrudniająca około 200 robotników, **p o s z u k u j e** od 1 października lub prędzej

dzielnego energicznego

świadomego swego celu i zadania

INŻYNIERA

na kierownika przedsiębiorstwa. Wymagane: wszechstronne doświadczenie w budowie maszyn, szczególnie w odlewnictwie żelaża, biegłość w kalkulacji uprzedniej i po wykonaniu pracy; biegłość w językach polskim i niemieckim w słowie i piśmie warunek niezbędny.

Reflektuje się tylko na panów, którzy mogą wykazać się długoletnią praktyką zawodową i posiadają podane wyżej kwalifikacje.

Oferty z odpisami świadectw, fotografją i żądanem wynagrodzeniem zwracać do Przewodniczącego rady nadzorczej p. **M. Hensel** we firmie: 7792

A. HENSEL

Bydgoszcz, ul. Dworcowa 97

Handel i Przemysł Rowerowy
Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Rozwój krajowego przemysłu rowerowego

Rozwój przed wojną. — Trudności reorganizacji i zdobycia nowego rynku. — Rozwój po wojnie i znaczenie importu. — Polityka celna, kredytowa i podatkowa. — Prognostyki na przyszłość.

Przemysł rowerowy przechodził w Polsce różne koleje, zanim rozpoczął wydajniejszą i więcej racjonalną pracę. Przed wojną zły stan dróg nie pozwolił na większą popularyzację roweru jako środka komunikacyjnego, z którego może korzystać każdy człowiek. W tym czasie rower uchodził za narzędzie czystego sportu i używali go ludzie zamożni, których stać było na większy wydatek. Z tego właśnie powodu, mimo wysokiego, nawet wprost prohibicyjnego cła, które wynosiło 50 proc. wartości towaru, importowano do Polski zagraniczne maszyny lepszych gatunków. Stopniowo rozpoczęto i w Polsce fabrykację rowerów, opierając się w wielkiej mierze na bardzo pojemnym rynku zagranicznym. Ponieważ w tym czasie importowano, jak już zaznaczyliśmy, bardzo dużo maszyn drogich, przeznaczonych dla wyścigów i poważnego sportu, polski przemysł zmuszony był też do produkcji podobnych typów. Z jednej strony było to korzystne, gdyż uczyło nas pracować czysto i solidnie i przyzwyczajało publiczność do nabywania krajowego towaru w wysokim gatunku, z drugiej strony takie nastawienie przemysłu opóźniało jego ogólny rozwój i powodowało pewne lekceważenie produkcji masowej maszyn tanich, które ostatecznie powinny były stanowić gros całego zbytu.

Wojna spowodowała u nas ogólną ruinę i doprowadziła cały nasz przemysł do upadku. Po zawarciu pokoju i stabilizacji stosunków wiele gałęzi naszej odradzającej się produkcji musiało walczyć o nowe rynki zbytu, gdyż odcięte od Wschodu, utraciły Rosję jako najpoważniejszego konsumenta. Taki sam los spotkał i nasz przemysł rowerowy, który musiał dostosować się do zupełnie nowych i bardzo trudnych warunków pracy.

Po wojnie posiadaliśmy fabryki rowerów tylko w b. Kongresówce. Były to, wyliczając największe, fabryka B. Wahrena, istniejąca od 1893 r., oraz fabryki K. Lipińskiego i F. Zawadzkiego. Prócz nich istniały mniejsze wytwórnie i zakłady montażowe, które zestawiały rowery z importowanych części składowych.

Stopniowo stabilizacja stosunków i polepszenie się warunków drogowych wpłynęły dodatnio na zwiększenie zapotrzebowania na rowery, tak, że stała się konieczną produkcja maszyn tanich, dostępnych szerszym kołom nabywców. Równolegle ze zwiększeniem zapotrzebowania na rowery wzrastała też liczba wytwórni. W r. 1926 powstała w Poznaniu „Inwencja", duża fabryka, obliczona na większą produkcję, po niej W. Tornow w Bydgoszczy, oraz inne. Takim sposobem została częściowo wypełniona luka w naszym przemyśle rowerowym. Obecnie stan naszego przemysłu jest następujący: Zapotrzebowanie na rowery przekracza prawie czterokrotnie krajową produkcję, która rozwija się pomyślnie, lecz walczy z różnemi trudnościami, j. np. chroniczny brak kapitału, konieczność sprzedaży na raty, konkurencja zagranicy, a szczególnie Niemiec, które stosują względem nas silny dumping, oraz drożyzna surowców. Mimo to, a częściowo nawet dzięki tym ciężkim warunkom nasz przemysł zdobywa sobie coraz więcej zaufania wśród szerokich rzesz nabywców, którzy chętnie płacą o ca. 20 do 30 proc. drożej za wyroby krajowe, gdyż te ostatnie cieszą się dobrą opinją solidności.

Prócz fabryk we właściwem tego słowa znaczeniu mamy jeszcze cały szereg warsztatów i montowni, które odgrywają w tym przemyśle dużą rolę, co wykaże kilka danych statystycznych, jakie możemy przytoczyć.

Otóż w r. 1928 importowano do Polski razem 2 726 000 kg. rowerów o wartości 18 109 000 zł, w tem było 2 452 000 kg. części skład. o wartości 15 851 000 złotych.

Import z Niemiec tych części wynosił przytem 2 376 000 kg. o wartości 15 366 000 zł.

Od pewnego czasu daje się zauważyć u nas dążenie do specjalizacji w tej dziedzinie, lecz do definitywnego porozumienia, mimo nawet znaczniejszych prac inwestycyjnych, jeszcze nie doszło.

Należałoby dla poparcia krajowego przemysłu rowerowego, który pracuje dobrze i walczy z powodzeniem z zagraniczną produkcją, ułatwić mu nabywanie potrzebnych surowców. Może nawet należałoby obniżyć cła na różne półfabrykaty, które u nas kalkulują się przy niewielkiej produkcji zbyt drogo, podwyższając równocześnie takowe na części składowe. Takim sposobem przygotowalibyśmy grunt do zupełnego usamodzielnienia się od zagranicy, gdyż z chwilą dostatecznego zwiększenia produkcji i wyrób półfabrykatów, jak np. rury, musiałby stanąć na innych podstawach i zacząć kalkulować się przy niższych cenach. Prócz tego duże znaczenie miałaby odpowiednio zastosowana polityka kredytowa Rządu, który powinien popierać wysiłki naszego przemysłu, walczącego z zagranicznym importem.

Ostatecznie bowiem nie możemy nieskończenie długo opierać się tylko na reglamentacji przywozu i wysokich stawkach celnych, lecz musimy dążyć do stworzenia tak silnego przemysłu krajowego, żeby on nie tylko nie obawiał się zagranicy, lecz i sam zaczął myśleć o eksporcie.

Może dałoby się przeprowadzić choć częściowe finansowanie naszego przemysłu rowerowego na następujących podstawach: Jak wiadomo, przemysł ten pracuje sezonowo i przez większą część roku musi produkować na skład, co odstrasza od niego kapitał prywatny, który woli iść do przedsiębiorstw innego typu. Otóż należałoby udzielać fabrykom tańszych pożyczek, przyjmując w zastaw znajdujące się u nich na składzie gotowe maszyny. Takim sposobem umożliwiłoby się im ciągłą pracę, a co za tem idzie, tańszą i

lepszą produkcję. Tak samo wpłynęłoby to bardzo dodatnio na kapitał prywatny, który chętniej współpracowałby w tych warunkach z przemysłem rowerowym.

Może to wszystko w połączeniu ze specjalizacją, oraz ze zwolnieniem od podatku obrotowego przy wewnętrznym obrocie częściami składowemi przed ich dojściem do rąk konsumenta pozwoli wreszcie na ostateczne usunięcie trudności, piętrzących się na drodze naszego przemysłu rowerowego.

L. K.

Kilka ciekawych dat z historji rozwoju roweru

Zanim rower stał się koniem biednego człowieka, zanim przybrał kształty dzisiejszej zgrabnej i lekkiej maszyny, przeszedł on szereg różnych transformacyj.

Ze starych pism dowiadujemy się, że pierwsze wyścigi rowerowe odbyły się w Monachjum w roku 1829, czyli równo sto lat temu. Jako tor wyścigowy służyła wtedy droga pod murami miasta o długości ca 4,5 km. Do wyścigu stanęło razem 26 „drezyn", jak wtedy nazywano rowery. Zwycięzca przebył całą przestrzeń w przeciągu trzydziestu paru minut, rozwijając szybkość 8,6 km. na godzinę i uzyskał jako nagrodę 20 talarów oraz chorągiewkę. Następny zawodnik dostał 6 talarów, a trzeci zkolei 1 talara. „Drezyny", których użyto na wyścigach, posiadały 2 duże koła, ustawione jedno za drugiem jak w dzisiejszych rowerach, przyczem przednie było sterowane. Z powodu braku pedałów, jadący musiał popychać cały wehikuł, uderzając nogami o ziemię. Znamiennem jest, że już wtedy konstruktorzy tych prototypów rowerowych potrafili ocenić wartość propagandowo-reklamową wyścigów. „Fabryka" zwycięzkich maszyn, czyli zwykła stolarnia która je wyrabiała, wyznaczyła od siebie nagrodę dla „swojego" jeźdca i starała się handlowo wykorzystać jego zwycięstwo, sprzedając swoje wyroby drożej od innych. W owych czasach cena drewnianego roweru wynosiła 25 guldenów, a żelaznego 55, prócz tego można było wypożyczać te maszyny, płacąc 48 krajcarów za jeden dzień lub 9 za jedną godzinę.

Prawdopodobnie prototyp roweru bez pedałów był zbyt mało praktycznym, gdyż później o nim trochę przycichło.

Pierwszy model pedałowy pochodzi z r. 1862. Znajduje się on obecnie w Monachijskiem Muzeum a należał do radcy Baadera, lecz pedały zostały do niego dorobione z inicjatywy niejakiego Karola Kecka, biurowego z zawodu.

Dziwnym trafem nikomu nie przyszło do głowy w tym czasie zastosować przekładni od pedałów do tylnego koła i dlatego dalsi konstruktorzy zaczęli zmieniać typ maszyny, zwiększając przednie koło, a zmniejszając tylne. Typ ten wyróżniał się wywrotnością i niewygodą, dlatego też nie mógł stać się zbyt popularnym.

Wreszcie wymyślono przekładnię i rower z pedałami zaczął przybierać normalne rezultaty, a kiedy Irlandczyk Dunlop wynalazł w 1888 r. pneumatyki, maszyna stała się rzeczywiście wygodną i praktyczną.

Od tej chwili datuje się pomyślny rozwój roweru oraz zastosowanie go jako praktycznego środka komunikacyjnego.

L. Kozłowski.



ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ DYPL. INŻ.-EL. M. RZĘCKIEGO.

Znaczenie elektryfikacji Polski dla jej problemu komunikacyjnego

W nowoczesnem państwie ogromną rolę odgrywa prawidłowe rozwiązanie problemu komunikacyjnego, gdyż, jak wiadomo, bez sprawnych kolei żelaznych, oraz bez dobrych dróg bitych niemożliwą staje się prawidłowa wymiana towarów wewnątrz kraju, oraz korzystny eksport.

Chociaż twierdzenie to jest zupełnie jasne i nie wymaga specjalnych dowodów, przytoczymy mimo to dwa przykłady, które uwypuklą je do pewnego stopnia.

Zaczniemy od Polski. Wiemy, że nasza kolej nie jest jeszcze dostatecznie rozwinięta i w chwilach polepszenia się konjunktury nie może prawidłowo obsłużyć naszego przemysłu, co powoduje nieraz wielkie straty dla nas.

W czasie strajku węglowego w Anglji byliśmy zmuszeni np. zapłacić Niemcom przeszło 200 miljonów złotych za przewóz naszego węgla, co rozumie się, fatalnie odbiło się na naszym bilansie handlowym.

Tak samo obecny ciężki stan ekonomiczny należy w dużej mierze przypisać brakom naszych kolei, które nie mogły należycie obsłużyć krajowego przemysłu i nie dostarczając mu na czas wagonów, co uniemożliwiło rozpoczęcie akcji eksportowej, wymagającej przedewszystkiem szybkiej, taniej i punktualnej dostawy.

Weźmy teraz inny przykład. Swój świetny rozwój gospodarczy zawdzięcza Anglja doskonałym drogom wewnątrz kraju, oraz wielkiej flocie, która potrafiła obsłużyć wszystkich odbiorców angielskich towarów.

Przytoczone przykłady wykazują wyraźnie znaczenie usprawnienia komunikacji dla gospodarki każdego państwa, musimy więc stwierdzić, że jednym z najważniejszych zagadnień w Polsce powinno być jak najrychlejsze i jak najlepsze rozwiązanie problemu dogodnego i taniego przewozu towarów.

Jakiemi drogami możemy do tego dążyć? Narazie powinniśmy się starać o rozbudowę sieci kolejowej, oraz o zwiększenie taboru, lecz nie wystarczy to na długo, gdyż na horyzoncie pojawiają się groźni konkurenci zwykłej kolei żelaznej w postaci samochodu i elektrowozu.

Ażeby nie okazać się gołosłownemi, uciekniemy się znów do przykładów. Nam Polakom walka samochodu z pociągiem może wydać się nieprawdopodobną, lecz na zachodzie Europy przybrała ona już dziś bardzo poważne rozmiary, a w niektórych krajach grozi nawet ciężką katastrofą ekonomiczną. W Anglji np. komunikacja autobusowa pozbawiła koleje przeszło 25 procent dochodów brutto, co tak ujemnie odbiło się na ich finansach, że po trzech latach ciężkich deficytów zdecydowały się na wykupienie wszystkich linij samochodowych. Rozpoczęły się targi, lecz samochodziarze, pewni swoich zysków, postawili zbyt trudne warunki tak, że cała transakcja nie mogła dojść do skutku. Ostatecznie dla uratowania sytuacji, rząd poczuł się zmuszonym utworzyć specjalną komisję, której zadaniem jest złagodzenie zatargu.

Z przytoczonego przykładu widzimy, że pozycja, ongiś wszechwładnych kolei, nie jest bynajmniej niezachwianą.

Jak już nadmieniliśmy, prócz samochodu musimy w przyszłości liczyć się z jeszcze straszniejszą konkurencją elektrowozu. Znaczenie jego najlepiej wykażą prace, które od kilku lat prowadzi się we Francji.

Już oddawna odczuwano tam na południowych kolejach brak węgla, co zmusiło te ostatnie do szukania innych materjałów pędnych. Po długich próbach i rozważaniach obliczono, że najtańszą będzie trakcja elektryczna, która poza tem posiada jeszcze szereg innych zalet, o których będziemy mówili niżej. Ponieważ próby praktyczne, przeprowadzone na niewielkich odcinkach dały doskonałe wyniki, zelektryfikowano tam

najważniejsze linje. Okazało się, że po odpowiedniem wyszkoleniu personelu i po usunięciu pewnych błędów, nieuniknionych w nowych konstrukcjach, sprawność kolei zelektryfikowanej przewyższała znacznie przy mniejszych kosztach eksploatacyjnych sprawność kolei parowej. Takim sposobem los kolei parowych został przesądzony i obecnie pracują we Francji nad ogólną elektryfikacją całej sieci.

Dla uniknięcia różnych błędów i fałszywych posunięć, stworzono tam wielki plan elektryfikacyjny, który nas powinien najwięcej interesować, dzięki swojej praktyczności.

Francuzi wyszli z następującego założenia: „Kolej elektryczna pracuje lepiej niż parowa, należy więc zelektryfikować całą sieć. Ponieważ elektryfikacja kolei wymaga budowy szeregu elektrowni, oraz przeprowadzenia sieci przewodów po całym kraju, należy program elektryfikacji kolei traktować wspólnie z elektryfikacją całego kraju i elektryczne urządzenia kolejowe użyć dla dostarczania energji wszystkim innym konsumentom".

Zalety tego planu są oczywiste. Zamiast budowy dwóch sieci i dwóch niezależnych grup elektrowni, buduje się jedną wspólną sieć, zasycaną przez wszystkich wytwórców prądu. Takim sposobem redukuje się koszty elektryfikacji kraju prawie do połowy, oraz ułatwia się rentowną pracę elektrowniom, które zostają znacznie równomierniej i prawidłowiej obciążone. Na początek stworzono tam wielkie towarzystwo z udziałem kolei, rządu i samorządów i postawiono mu jako zadanie administrację i sprzedaż wytworzonej energji elektrycznej, rozsyłanej po kraju kolejową siecią wysokiego napięcia. Działalność towarzystwa przyniosła natychmiast doskonałe rezultaty, gdyż szereg miejscowości, w których budowa specjalnej elektrowni nie byłaby możliwa z powodu małej ilości przewidywanych konsumentów, zaczęło korzystać z sieci kolejowej. Takim sposobem zelektryfikowano cały szereg mniejszych miast, które w innych warunkach musiałyby jeszcze dziesiątki lat czekać na prąd.

Wróćmy teraz do planu elektryfikacji Polski. Otóż musimy stwierdzić, że on zupełnie pomija nasz problem komunikacyjny, gdyż w praktyce, przewidując szereg koncesyj w różnych miejscowościach, co zgóry uniemożliwia racjonalne przeprowadzenie elektryfikacji kolei i kraju. Należy obawiać się, że wszyscy koncesjonarjusze, subkoncesjonarjusze i różni inni przedsiębiorcy o monopolistycznym pokroju nie zechcą poświęcić swoich zysków dla dobra kraju i postarają się bezwzględnie wykorzystać swoje prawa w chwili, kiedy trakcja elektryczna na kolejach stanie się koniecznością.

Może właśnie taki przyszły zatarg opóźni konieczną inowację i tak, jak obecnie brak taboru, odbije się znów fatalnie na naszej gospodarce narodowej.

Czy nie jest więc przedwczesnem udzielanie koncesyj obcemu kapitałowi na dłuższy okres czasu bez zrobienia odpowiednich zastrzeżeń, dotyczących problemu komunikacyjnego?

Inż. L. Z.

Co powinien wiedzieć każdy właściciel elektromotoru?

Nowoczesne fabryki korzystają coraz więcej z elektrycznej energji, instalując wielką ilość motorów do indywidualnego napędu maszyn. Z listów wielu naszych klientów widzimy, że nie są oni dostatecznie obznajmieni z podstawami elektrotechniki, tak, że nie mają w większości wypadków możności skontrolowania wydajności instalacyj elektrycznych, co powoduje szereg nieporozumień, odbijających się nader niekorzystnie na rentowności całego przedsiębiorstwa. Bardzo często właściciel jakiejś fabryki bywa całkowicie zdany na twierdzenia zaangażowanych elektromonterów, którzy dobierają mu najmniej odpowiednie motory, chcąc uzyskać dużą prowizję lub też uniknąć pewnych trudności przy przeprowadzaniu instalacji.

Dla ułatwienia kontroli mamy zamiar podać kilka najważniejszych prawideł, które pozwolą na wykonanie prowizorycznych obliczeń oraz na sprawdzenie wydajności instalacji.

Zaczniemy od jednostek elektrycznych.

Napięcie czyli woltaż wyobraża pewien rodzaj elektrycznego ciśnienia, panującego na przewodnikach i zmuszającego elektryczność do przepływania przez zasilane przez nią maszyny. Miarą napięcia jest *wolt*. Ze wzrostem napięcia na przewodnikach wzrasta też zdolność elektryczności do przechodzenia przez różne przeszkody. Weźmy dla przykładu pojedyńczy akumulator, napięcie którego wynosi ca 2 wolty (wolty oznaczają się zazwyczaj w skróceniu łacińską literą *v*). Możemy śmiało chwytać rękami jego kontakty i zupełnie nie odczuwamy prądu, gdyż ten ostatni, z powodu małego napięcia, nie może przeniknąć przez nasze ciało. Popróbujmy teraz połączyć obydwa kontakty grubym drutem miedzianym; okaże się, pomijając zniszczenie akumulatora, że drut ten rozgrzeje się, a nawet czasami spłonie. Tu, mimo małego napięcia prąd, dzięki dużej mocy i małemu oporowi drutu, potrafił wykonać dużą ilość pracy. Weźmy teraz dla odmiany szereg maleńkich akumulatorów, połączonych jeden za drugim tak, że ich napięcie wynosi setkę wolt. Okaże się, że dotykanie kontaktów staje się przykrem, mimo że ilość elektrycznej energjii jest nawet tutaj często mniejsza niż w dużej celi pojedyńczej o napięciu 2 wolt.

W praktyce stosują najczęściej napięcia 110*v*, 220 *v*, 440 *v*, 500 *v* i więcej.

Dla oświetlenia nie używa się napięć wyższych niż 220 *v*, gdyż stają się one niebezpieczne dla ludzkiego życia, dla motorów natomiast stosują bardzo często 440 i 500 wolt.

Przejdźmy teraz do innej jednostki, a mianowicie do t. zw. *natężenia,* które oznacza się w praktyce jednostką zwaną *amperem* (w skrócie oznacza się literą A).

Amper wyobraża gęstość prądu elektrycznego, przypływającego przez maszynę lub przewodnik.

Znając te dwie jednostki, możemy łatwo obliczyć ilość energji, zużywanej przez nasz motor. Wystarczy pomnożyć napięcie w sieci elektrycznej przez natężenie prądu, przepływającego przez maszynę. W rezultacie otrzymamy odpowiedź w watach (w skrócie oznaczają się literą W).

Dla przykładu przytaczamy następujące zadanie: Motor nasz zużywa 5 A z sieci o napięciu 500 *v*. Obliczyć ilość zużytej energji?

$5 \times 500 = 2.500$ watów.

Ponieważ 1 kilowat (KW) $= 1000$ watów, możemy powiedzieć, że motor nasz zużywa $2\frac{1}{2}$ kilowaty. Znając teraz cenę jednego kilowata, czerpanego z sieci w ciągu jednej godziny (czyli t. zw. kilowat-godziny), łatwo potrafimy obliczyć, ile nas kosztuje praca tego motoru.

Jeżeli teraz zechcemy kilowaty przeliczyć na konie parowe, wystarczy zapamiętać, że 1 koń parowy równa się 736 watom, a znaczy $2\frac{1}{2}$ kilowaty wyniosą:

$2,5 : 0,736 = ca\ 3,4$ koni parowych.

Znając podane wyżej wartości, możemy już wykonać cały szereg bardzo ciekawych pomiarów. Przypuśćmy, że dla zapędzenia jakiejś maszyny zainstalowano w naszej fabryce motor elektryczny o mocy 10 koni. Chcemy sprawdzić, czy ten motor jest właściwie obciążony, gdyż motor przeciążony może łatwo przegrzać się i przepalić, a motor pracujący luzem jest nieekonomiczny.

Ponieważ napięcie w cięci jest znane zgóry i wynosi przypuśćmy 500 wolt, musimy zmierzyć natężenie prądu, przepływającego przez motor w czasie pracy. Używamy do tego przyrządu zwanego amperomierzem. Amperomierz taki włączamy w jeden z przewodów, doprowadzających prąd do motoru. Należy takie włączenie wykonać bardzo ostrożnie, po uprzednim przekonaniu się, że amperomierz jest przeznaczony dla natężenia, które chcemy mierzyć. W czasie rozruszenia należy amperomierz wyłączyć zapomocą specjalnego kontaktu, znajdującego się zazwyczaj na widocznem miejscu, gdyż w tej chwili motor pobiera zazwyczaj bardzo dużo prądu.

Tylko po osiągnięciu przez motor normalnej szybkości, możemy amperomierz włączyć i odczytać wskazania na skali.

Przypuśćmy, że w naszym wypadku prąd wynosił 25 amper. Wykonajmy teraz rachunek:

$500 \times 25 = 12.500$ watów, czyli $12\frac{1}{2}$ kilowata.

Ponieważ 10 koni stanowi zaledwo 7,3 kilowat, widzimy, że motor nasz pracuje ze znacznem przeciążeniem, co mu grozi rychłem przepaleniem się.

Zasadniczo poleca się wykonywać podobne pomiary zapomocą elektrotechnika, obeznanego z użyciem przyrządów mierniczych i tylko ściśle kontrolować jego rachunki.

Jak już zaznaczyliśmy, ścisła kontrola działania elektromotorów jest nadzwyczaj pożądana, z tego powodu kilka dalszych ciekawych przykładów podamy w następnym numerze. (c. d. n.)

Elektromagnetyczna zbieraczka żelaza

Doświadczenia wykazały, że najskuteczniejszym środkiem dla zapobiegania wypadkom, spowodowanym przebiciami pneumatyków przez gwoździe i inne odpadki żelaza, znajdujące się na szosach, jest elektromagnetyczna zbieraczka żelaza.

Dotychczasowe środki, stosowane w tym celu, jak np. opancerzanie opon, napełnianie dętek specjalnemi płynami itd. nie dały dobrych rezultatów.

Ostatnio p. H. R. Andrews zademonstrował w Ameryce nowy sposób zabezpieczenia pneumatyków. Mianowicie, zamiast zaopatrywać samochody w rozmaite środki ochronne, skonstruował on aparat, zwany „elektromagnetyczną zbieraczką żelaza", który, umieszczony na samochodzie, przejeżdża od czasu do czasu szosy, oczyszczając je z żelaznych odpadków. Aparat, zmontowany na półciężarowym samochodzie Chevrolet, składa się z dwóch elektromagnesów, przez które przepływa prąd, dostarczany przez 4-kilowatową prądnicę. Doświadczenie wykazało, że aparat ten działa bardzo korzystnie i zbiera gwoździe do wielkości 200 mm. Zbieraczka działa na szerokości 2,5 mtr., tak, że na szerokich szosach wymagane jest trzykrotne przejechanie tego samego odcinka. Większość polskich dróg nie wymagałaby jednak więcej, niż dwukrotnego przejeżdżania.

Próby dokonywane w Ameryce stwierdziły, że z 1 mili (1,6 km.) zbiera się średnio około 5 funtów żelaza i że 80 proc. zebranego materjału posiada kształty niebezpieczne dla pneumatyków. Ministerstwo Robót Publicznych zamówiło już dla Polski jedną taką zbieraczkę w Ameryce, celem prób na naszych szosach.

Polska organizacja gospodarki świetlnej

Aby stanąć na wysokości współczesnych wymagań techniki świetlnej, zagranica już oddawna zrozumiała celowość i potrzebę osobnego zajęcia się tą sprawą. Starania, dążenia i wspaniały rozwój w tym kierunku poszły tam już bardzo daleko.

U nas, niestety, sprawa umiejętnego zastosowania światła w wymaganiach codziennych nie była dotychczas ani należycie zorganizowaną, ani odpowiednio wyzyskaną do potrzeb rozwijającego się przemysłu i handlu polskiego.

Nie mieliśmy należytego w tej dziedzinie doświadczenia, ani ustalonych metod, a literaturę w tej dziedzinie posiadamy znikomą.

Opierając się więc na zdobyczach i ostatnich postępach techniki świetlnej Ameryki i Europy Zachodniej, po dłuższych studjach przystąpiono do realizacji w Polsce „Organizacji Gospodarki Świetlnej". Mieć ona będzie na celu — poza świetlnem upiększeniem miast, ułatwienie i zwiększenie wydajności pracy w warsztatach fabrycznych i należytem urządzeniem świetlnem wnętrz domów — unormowanie i udoskonalenie całego szeregu zagadnień, związanych z korzystaniem ze światła elektrycznego.

W ogólnym planie organizacyjnym przewidziano nadto w najbliższym czasie wiele ciekawych inowacyj dla świata kupieckiego, aby mu wskazać drogą interesujących odczytów i wzorowych pokazów itd., sposoby wytyczne nowoczesnego oświetlenia wystaw sklepowych.

Propaganda taka jest zadaniem wdzięcznem i doniosłem, winna być przeto wszechstronna i obejmować wszystkie czynniki, biorące udział i przez to bezpośrednio zainteresowane.

Jest ona zagadnieniem wysoce aktualnem, ściśle związanem z podniesieniem kultury, higjeny i gospodarstwa społecznego, zasługuje więc na najwyższe zainteresowanie i należyte poparcie w najszerszych sferach, ażeby Polska i w tej dziedzinie stanęła narówni z wielkiemi społeczeństwami zagranicy.

Sprawa elektryfikacji zachodniej Polski

Pomorska Elektrownia Krajowa Gródek wniosła do Min. Robót Publicznych podanie o udzielenie jej uprawnienia na elektryfikację województwa Pomorskiego, Poznańskiego i 10 powiatów byłej Kongresówki. Gdyby akcja Harrimana i akcja samorządowej elektrowni Gródek zostały pomyślnie załatwione, możnaby uważać, że sprawa elektryfikacji została w zachodniej części Polski od granicy Rzeszy niemieckiej po linje Sanu i Wisły korzystnie rozwiązana. Miałoby to dla rozwoju gospodarczego państwa bardzo doniosłe i w skutkach swych owocne znaczenie.

Francuski przemysł radjowy zagrożony

Francuski Związek Kupców i Przemysłowców Radjowych ustalił, że we Francji sprzedaje się w tak dużych ilościach sprzęt radjowy pochodzenia niemieckiego i holenderskiego, iż francuski przemysł radjowy znalazł się w położeniu niebezpiecznem. Chodzi mianowicie przedewszystkiem o lampy odbiorcze i głośniki. W obliczu tego niebezpieczeństwa zagrażającego produkcji krajowej, zwrócił się związek do dyrekcji ceł z prośbą o wydanie zarządzeń celnych, któreby temu stanowi rzeczy kres położyły.

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Apel do krajowych fabryk maszyn rolniczych

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji maszyn rolniczych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWN. „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

Przyczyny słabego rozpowszechniania się maszyn rolniczych wśród włościan i gospodarzy drobnych

Często spotykamy się w handlu maszynami rolniczemi z żalami na włościan, zwłaszcza drobnych rolników i to głównie takich, gdzie kultura rolnictwa przedstawia najwięcej braków, że odnoszą się z wielką niechęcią do tych ułatwień technicznych i nie dosyć, że często sami nie kupują maszyn rolniczych, ale jeszcze innych od tego oddalają. Żale te słuszne ze względu na przedmiotowość swoją, jednak ze względu na ich umotywowanie niesłuszne, a często nawet krzywdzące włościanina i małorolnego gospodarza. Ta ich niechęć bowiem do maszyn rolniczych ma swoje uzasadnienie, sięgające głęboko, bo w własne ich doświadczenie, które niestety najczęściej wychodzi, tam właśnie, gdzie stopień kultury rolniczej jest niski jeszcze, na niekorzyść maszyn rolniczych.

Wielką winę w tem ponoszą sami nasi kupcy i agenci fabryk maszyn rolniczych. Bezkrytycznie bowiem polecają i namawiają do kupowania najnowszych maszyn rolniczych tam nawet, gdzie tylko prymitywna maszyna może mieć skuteczne zastosowanie. Gdzie rola kamienista, gdzie gleba niedostatecznie wyrobiona, tam np. nowsze siewniki nie przyniosą korzyści. Sprzedawca więc maszyn rolniczych musi, zanim zacznie agitować za kupnem ich wśród włościan, przyjrzeć się stanowi ich roli i stopniowi kultury fizycznej tejże — a potem dopiero przystąpić do dzieła i polecać maszyny odpowiednie.

Zwiedzając Wystawę Krajową w Poznaniu, można zauważyć, że rolnicy mali, gospodarze wiejscy — interesują się raczej maszynami mni[illegible] binowanemi, a czasem nawet, jak uczestni[illegible] cieczek z kresów i Podkarpacia, a nawet i [illegible] nych województw, dla najprostszych — któr[illegible] wet na wystawie już zobaczyć nie można, [illegible] lazły się przypadkowo wystawione na placach warsztatów reparacyjnych. Postępy w kulturze i usprawnianiu uprawy gleby nie idą tak szybko, jak technika, to też milowemi krokami wyprzedza ona istotne zapotrzebowanie lwiej części naszego rolnika-gospodarza.

Nietylko u nas. To samo dzieje np. we Francji, żeby już nie mówić o rolnikach innych państw środkowej, południowej i wschodniej Europy. Te wymogi rolnika wieśniaka uwzględniła jednak paryska wystawa maszyn i narzędzi rolniczych. Na ten temat pisze w miesięczniku „Maszyny Rolnicze" p. W. Wakar.

„Z całego szeregu narzędzi, które były na wystawie (w Paryżu — red.) znać, że niejeden rolnik francuski ma do czynienia z ziemią bardzo ciężką, niełatwo poddającą się działaniu narzędzi nawet energicznie pracujących. Pługi z mocnemi stalowemi dłutami, kultywatory i grubery o bardzo silnych, sztywnych łapach, obsypniki z wydłużonemi radełkami i t. p. dowodzą w jak trudnych i odmiennych od przeciętnych naszych warunkach glebowych muszą tam pracować narzędzia.

Dotyczy to poniekąd i siewników.

Jedynie tem może być wytłumaczony fakt stosowania dotychczas w wielu jeszcze miejscowościach Francji prymitywnych siewników taczkowych o redlicach sztywnych.

Nie chcę wcale tem powiedzieć, że redlica sztywna w jakichkolwiek warunkach jest racjonalna, jednak co ma począć rolnik, jeśli nie może znaleźć odpowiedniego narzędzia do warunków jego gospodarstwa?

Zarzut konserwatyzmu, jaki z zasady robi się rolnikowi, może nie zawsze jest słuszny i raczej czasem może być skierowany w stronę konstruktora.

Poruszam tu sprawę redlic siewnikowych, która mi się nasunęła przy rozważaniu konstrukcji siewników prymitywnych, znanych dotychczas tylko z literatury, a widzianych po raz pierwszy na wystawie w Paryżu.

Uważam tę kwestję za aktualną i w naszych warunkach, gdzie słyszałem niejednokrotnie od rolników zarzut robiony siewnikom rzędowym, nie ze względu na tę lub ową konstrukcję przyrządów wysiewnych, lecz właśnie z powodu nieodpowiednich dla ich gospodarstwa redlic siewnikowych.

Znam parę wypadków nawet takich, gdzie siew rzędowy po wielokrotnych próbach został zaniechany i siewnik odprzedany. Zwracam specjalnie na to uwagę naszych fabrykantów a również i sprzedawców maszyn rolniczych.

Nie zawsze i nie wszędzie mogą mieć zastosowanie najnowszego typu narzędzia budowane często dosyć szablonowo. Sądzę, że rolnik francuski zamieniłby chętnie nadzwyczaj ciężki podczas pracy siewnik taczkowy na jaki inny, lecz z takiemi redlicami, któreby wchodziły do roli nie gorzej niż sztywne i nie pozostawiały dużych ilości ziarna na powierzchni pola. Również i nasz gospodarz, mający ziemie twarde lub kamieniste w niskiej jeszcze

kulturze, chętniej nabywałby siewnik rzędowy, gdyby zamienić redlice powszechnie u nas stosowane typu europejskiego na jakieś inne, choćby typu amerykańskiego, odpowiednio ulepszone i przystosowane do specyficznych warunków glebowych wielu gospodarstw.

Jakkolwiek musimy przyznać wyższość redlicom europejskim nad amerykańskiemi, jednak nie mogą one być uważane za uniwersalne i jeśli są stosowane w warunkach nieodpowiednich otrzymujemy efekt siewu, który mało się różni od rzutowych.

We Francji, podobnie jak w innych krajach, fabryki większe produkują dla szerszego rynku, mniej uwzględniając wymagania czysto lokalne, **natomiast fabryki mniejsze i warsztaty przystosowują się do potrzeb poszczególnych rejonów. U nas,** gdzie wyrób niektórych maszyn koncentruje się wyłącznie w kilku większych fabrykach, mających fachowych konstruktorów, **tem większa uwaga musi być zwrócona na potrzeby nietylko przeciętnego gospodarstwa rolnego, lecz również muszą być uwzględnione i warunki odmienne właściwie pewnym rejonem.**

Poza opisanemi narzędziami, na wystawie paryskiej było sporo innych godnych zwiedzenia, które jakkolwiek nie zawsze mogłyby mieć zastosowanie u nas, wykazywały jednak dążenie do postępu w budowie maszyn i pewien indywidualizm w pomysłach cechujący naród francuski".

Uwagi rzucone przez p. W. Wakara ilustrują bardzo trafnie stosunki panujące na naszej wsi. Rolnik — gospodarz — chłop — ma pociąg do maszyn, ale jak zrobi złe doświadczenie na własnej skórze i kieszeni, zapamięta je na zawsze i trudno go skłonić do nabycia nowej, choćby i najodpowiedniejszej dla jego potrzeby. Kupcy zaś i fabrykanci niech trzymają się zasady, że tylko stopniowo i powoli postępuje usprawnienie roli i potrzebuje nie „najnowszych", ale „stosownych" maszyn i narzędzi rolniczych. P. W.

Cło importowe na maszyny rolnicze a interesy produkcji krajowej

Jaki wpływ wywiera na krajową produkcję rolniczą cło na importowane maszyny rolnicze? Na to pytanie różni różnie odpowiadają. Dr. Oswald Buber, którego artykuł przytoczyliśmy w nr. 27/29 str. 1034 naszego tygodnika, oświadcza, że cło to wpływa ujemnie na rozwój i produkcję naszego rolnictwa, gdyż zbytnio je obciąża i czyni maszyny te, potrzebne dla podniesienia kultury względnie dla przyspieszenia prac lub zmniejszenia kosztów robocizny, niedostępne dla zbyt wysokiej ceny.

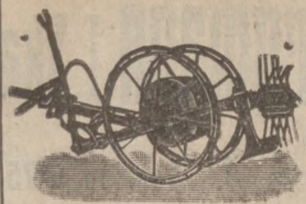
Na artykuł ten znajdujemy w nr. 152 „Gazety Handlowej" odpowiedź, którą przytaczamy, aby dać czytelnikom naszym możność opanowania tego zagadnienia i wyrobienia sobie własnego zdania.

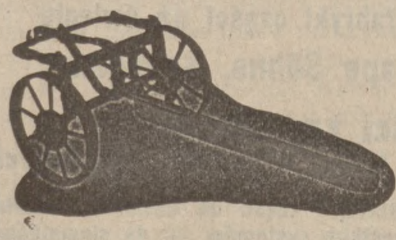
„Zdawałoby się, że nasze rolnictwo z powodu wysokich ceł importowych na maszyny rolnicze nie może rozwijać się, powiększać, ani ulepszać swej produkcji. Przeciw temu jednak przemawia znany wszystkim czynnik kalkulacji w rolnictwie, że amortyzacja wartości maszyn i narzędzi rolniczych, a więc i ciążącego na nich cła, wynosi w kosztach produkcji 1 q zboża zaledwie drobny ułamek jednego procentu. I dlatego też w latach 1927 i 1928, w latach większej siły kupczej rolnictwa, mimo obecnych ceł na maszyny rolnicze, wzrasta ogromnie krajowa produkcja maszyn rolniczych, wszystkie krajowe fabryki rozszerzając przeważnie tak ilościowy jak i jakościowy program produkcji, były zatrudnione niemal po pierwsze miesiące r. 1929 naogół w stu procentach. Równocześnie **wzrósł bardzo import z zagranicy, a to z 4205 ton wartości 7.934.000 franków złotych w r. 1926 na 11.101 ton wartości 20.296.000 franków złotych, w r. 1927 i na 13.515 ton wartości 21.966.000 franków złotych około 40 milj. obecnych złotych polskich w r. 1928.** Taka dynamika produkcji importu nie wskazuje na to, by wysokość ceł na maszyny rolnicze była hamulcem importu i odbijała się ujemnie na konsumcji tego artykułu.

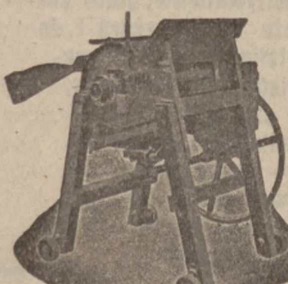
To też ani resortowi rzecznicy rolnictwa w gabinecie, ani poważne organizacje rolnicze nie wysuwały w ostatnich latach postulatu zniżenia ceł na maszyny rolnicze, jako decydującego o położeniu rolnictwa, **domagając się natomiast natarczywie, ale słusznie ochrony celnej dla zboża.** Obecnie zboże posiada tę ochronę celną — w wysokości procentowej mniejwięcej takiej samej, jak maszyny rolnicze, t. j. przeciętnie 30% wartości — i w ten sposób nastąpiło w tym zakresie ścisłe solidarystyczne związanie interesu produkcji rolnej z interesem produkcji przemysłowej.

Faktem jest dalej, że właśnie pod obecną ochroną celną produkcja maszyn rolniczych w kraju bardzo się podniosła i ilościowo i jakościowo. Niezupełnie znów zgodne jest z rzeczywistością, że Niemcy, chcąc pobudzić krajową produkcję traktorów, poszły wbrew wskazaniom ojca swej ekonomiki społecznej, Lista, obniżyły cła i otwarły granice dla traktorów amerykańskich. Nie uczyniły tego od początku, ale dopiero wtedy, gdy po dłuższym okresie wysokich ceł ochronnych produkcja traktorów i samochodów w Niemczech stanęła na bardzo silnych nogach, porosła w tłuszcz i pierze i sama przyznała, iż nie potrzebuje więcej dotychczasowej ochrony celnej.

Cło na maszyny rolnicze wynosi u nas — jak już wyżej zaznaczyliśmy — nie 30—80% wartości, ale przeciętnie 30%. Jeśli weźmiemy do ręki wydawnictwo austrjackie z r. 1926 „Zollhöhe und Warenwerte", zobaczymy w szeregu państw o wybitnie agrarnym charakterze cła na maszyny rolnicze nie niższe. Te państwa bowiem, tak samo jak Polska, zdają sobie sprawę z tego, że rozwój przemysłu wogóle, a zwłaszcza fabrykacji maszyn rolniczych, leży w interesie ich własnego rolnictwa, oraz, że wobec hyperprodukcji środkowo-europejskiej przy panujących metodach dumpingowych nie można dziś niestety zapewnić przemysłowi rozwoju bez poważnej ochrony celnej. O tych danych zapominają zwolennicy zniesienia ceł, a raczej chcą o nich zapomnieć, niemniej, jak i o tem, że ogromnego przeludnienia polskiej wsi na południowym zachodzie i w centrum państwa nie załatwi się bez reszty obniżeniem ceł na maszyny rolnicze, ani nawet intensyfikacją rolnictwa wogóle. To bowiem wymaga wielkich wkładów i dłuższego czasu, a natomiast (wobec trudności emigracyjnych) można je częściowo bodaj złagodzić stwarzaniem nowych sposobności do pracy w przemyśle.

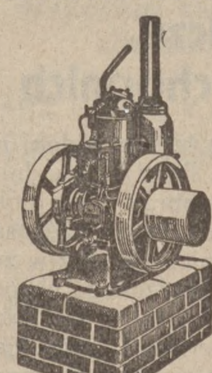


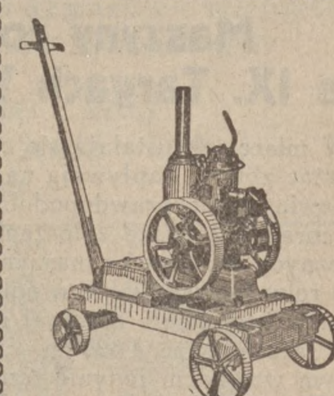


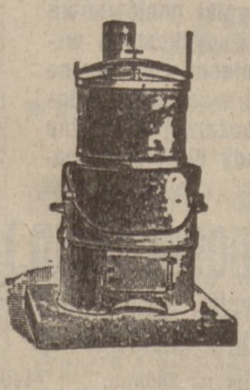


Najkorzystniejsze źródło zakupu dla odsprzedających









Pozatem zwolennicy zniesienia cła wwozowego na maszyny rolnicze, mylą się w obliczaniu różnicy ceny maszyn rolniczych krajowego wyrobu i wyrobu zagranicznego, które są niby o 20% tańsze, a obciążenie celne od 30—80% podnosi ich cenę, tak, że stają się nieopłacalne po nabyciu przez naszego rolnika. Z tego można wyciągnąć jednak inny wniosek, że krajowe fabryki maszyn rolniczych nie wyzyskują w całości udzielanej im ochrony celnej, że ich ceny sprzedażne wobec wielkiej między niemi, to znaczy wzajemnej konkurencji, mają raczej tendencję „dolną“, nie mogą narzucić się konsumentom, lecz muszą stosować się do ich siły kupczej i do manewrów konkurencji.

Inna znów rzecz, że należy ułatwić rolnictwu nabywanie maszyn rolniczych:

a) przez zniesienie podatku od obrotu;

b) przez stworzenie systemu kredytów rolniczych na zakup maszyn takiego, jaki już istnieje co do nawozów sztucznych i ziarna na siew.

c) przez wydajniejszą państwową pomoc dla eksportu maszyn, co pozwoli zwiększyć produkcję i obniżyć jej koszta, więc i ceny maszyn.

Nie wątpimy zresztą, że otwierające się obecnie szanse nowych kredytów zagranicznych dla rolnictwa, jak projektowana na jesień pierwsza emisja listów zastawnych Centralnego Banku Ziemskiego w wysokości 20 milj. dolarów, stworzą znowu pomyślniejsze horoskopy dla zbytu maszyn rolniczych krajowych i zagranicznych, bez potrzeby osłabiania ochrony celnej ważnego działu krajowej produkcji przemysłowej.

Maszyny rolnicze na IX. Targach Wschodnich

W miarę jak ustalają się coraz lepsze widoki na korzystne zbiory, napływają na IX. Targi Wschodnie, w przewidywaniu prawdopodobnej poprawy konjunktury, coraz liczniejsze zgłoszenia od krajowych i zagranicznych wystawców maszyn rolniczych. Już w zeszłym roku metraż wolnego pola, obsadzonego eksponatami w tym dziale osiągnął najwyższą w ostatnich pięciu latach cyfrę 4 695 m.^{2} powierzchni, ustępując pod tym względem jedynie trzem pierwszym kampanjom Targów Wschodnich z okresu dewaluacji markowej.

Dotychczas udział swój w tegorocznej kampanji zapowiedziało już około 30 firm krajowych, a dalsze zgłoszenia są zapowiedziane.

Z zagranicy reprezentowane będą na Targach wyroby firm angielskich, amerykańskich, austrjackich, belgijskich, duńskich, francuskich, niemieckich i szwedzkich.

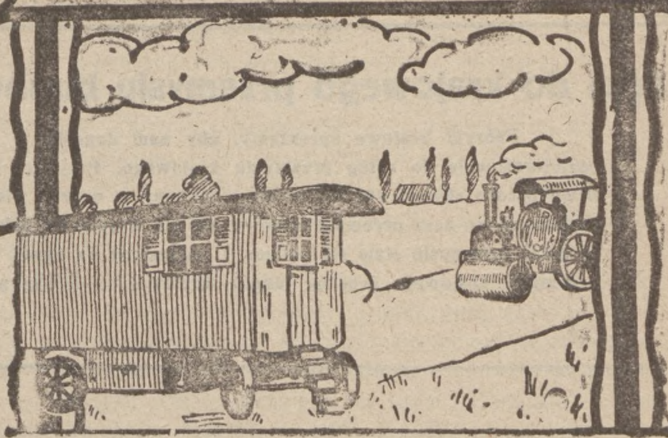
Mimo początkowych wątpliwości i niepewności, czy łącznie z odbywającą się w Poznaniu P. W. K. urządzenie Targów Wschodnich nastąpi, zgłosiły udział swój firmy krajowe wydatniej niż w latach poprzednich. Na liście zgłoszeń figurują najpoważniejsze wytwórnie wielkopolskie, przyczem znamienną oznaką zbliżającego się ożywienia w tej branży jest zwłaszcza udział jednej z największych fabryk krajowych, która przez dwa lata zrzędu we Lwowie na Targach nie wystawiała.

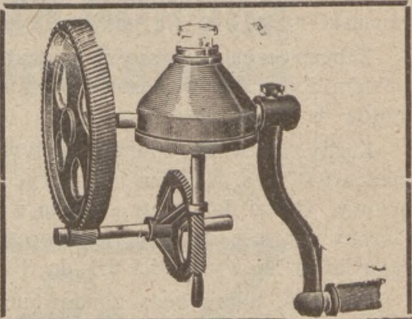
Zasady konstrukcyj maszyn rolniczych

Naogół przemysł maszyn rolniczych nie przedstawia zbyt skomplikowanych form konstrukcyj, któremi posługiwać się musi przy budowie swych wyrobów. Owszem leży w interesie samego przemysłu maszyn rolniczych i powinien on sobie to uważać za jedno z głównych zadań, by dawać w ręce nieodznaczającego się zwykle głębszem wykształceniem i niegrzeszącego wcale zbyt wielką delikatnością w obejściu z ludźmi, zwierzętami i maszynami rolnika-wieśniaka tylko maszyny i narzędzia mocne, masywne, wytrzymałe i łatwe do obsługi. Biorąc właśnie wzgląd na to usposobienie i kwalifikacje rolników-wieśniaków, o wiele właściwiej postępują fabryki, wyrabiające maszyny specjalnie do poszczególnych użytków i celów, aniżeli te, co wyrabiają skomplikowane maszyny uniwersalne, których użytkowość zależy od umiejętnego przestawiania i nastawiania ich bądź w całości, bądź w pewnych ich częściach. Takie bowiem maszyny wymagają nietylko regulatora i kierownika fachowca, ale także wytężonej wszechstronnej uwagi i umiejętności w ocenianiu wysiłku maszyny dla wykonania zamierzonej pracy w poszczególnych warunkach gleby i terenu, oraz potrzebnej siły lokomocyjnej i rozruchowej, potrzebnej dla wykonania poszczególnych prac. Takie wymogi, to już absolutnie zbyt wysokie na naszego przeciętnego chłopa-rolnika.

Obecnie, o ile chcemy osiągnąć wzmożony zbyt maszyn i narzędzi rolniczych, liczyć musimy przedewszystkiem na zbyt wśród gospodarzy mniejszych; większe bowiem gospodarstwa i średnie już w maszyny są zaopatrzone, a ich akcja nabywcza ograniczać się będzie jedynie do zakupów uzupełniających. Dlatego też maszyny, puszczane na rynek dla nowych nabywców, muszą być dostosowane do ich stopnia wykształcenia, oraz — co jeszcze ważniejsze — do stopnia kultury ich gleby, oraz jakości fizycznej tejże.

Przy wyrobie maszyn i narzędzi rolniczych, przeznaczonych dla użytku małorolnych gospodarzy wiejskich, fabryki nie potrzebują się zbytnio krępować ich ciężarem: rolnik rozporządza zazwyczaj dość wielkim zasobem sił fizycznych i muskularnych, by sobie poradzić i z cięższemi maszynami, lub narzędziami. Woli on nawet takie, aniżeli lżejsze, bo jest przekonany, że maszyny i narzędzia cięższe są masywniejsze, mocniejsze i trwalsze, aniżeli lekkie. Tym też daje przy nabyciu pierwszeństwo, zwłaszcza, gdy chodzi o kupno wyrobów droższych.





DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY i CERAMICZNY

Apel do krajowego przemysłu budowlanego

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji materjałów budowlanych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie -- zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWN. „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

Jak zaspakaja się głód mieszkaniowy we Francji?

Na kwestję budowlaną we Francji i na sposób rozwiązywania jej przez tamtejszy rząd charakterystyczne światło rzuca wywiad udzielony jednemu z redaktorów francuskiego dziennika „Matin" przez Ministra Robót Publicznych pana Loucheur'a, twórcę planu budowy tanich mieszkań.

We wywiadzie tym, zamieszczonym niedawno na łamach „Polonji", bije wprost w oczy różnica stanowisk rządu francuskiego i rządu polskiego wobec kwestji budowlanej.

Rząd francuski na jeden rok przeznacza z sum budżetowych 2700 miljonów franków na budowę 60.000 domków, mogących pomieścić około 100.000 rodzin.

Jednakowoż cała akcja budowlana oddana jest w ręce prywatne, mianowicie w ręce przemysłu budowlanego, zorganizowanego w stowarzyszeniu „Federation Nationale du Batim et Travaux Publ.".

Naród i Rząd francuski trzyma się zasady niemieszania się czynników państwowych do przemysłu prywatnego i zapewnia przy własnej pomocy indywidualną własność prywatną. Państwo nie przeprowadza tam samo robót budowlanych, nie ogłasza przetargów, wszystko to należy do przemysłu prywatnego.

Ta sprawa przedstawia się u nas zupełnie odmiennie i rząd francuski może być dla nas pod tym względem przykładem.

Zabezpieczenie własności prywatnej jest niezbędnym warunkiem dla zachęcenia osób prywatnych do umieszczania kapitałów w budownictwie.

Każdy obywatel Francji, nabywając dom na własność wpłaca 6—7 tys. franków na pokrycie pewnej części kosztów budowy. Odtąd dom staje się jego własnością, przyczem obowiązany on jest do uiszczenia procentów z amortyzacji w ciągu lat 30 w wysokości 2½ do 3½%.

Pierwsze domy będą zbudowane i zamieszkane na tych warunkach już przed końcem jesieni. Przed końcem roku przyszłego Francja będzie posiadała około 60.000 nowych domów.

Najwyższa cena domu średniej wielkości sięga 45.000 franków, przyczem cena ta obejmuje kanalizację, wodociągi, gaz, elektryfikację i ogrzewanie centralne. Będą również domy tańsze.

Jak widzimy, francuskie ministerjum pracy uznało za najodpowiedniejsze trzy typy mieszkań. Wszystkie te trzy typy charakteryzuje jedna cecha wspólna, mianowicie to, że w skład indywidualnego domu wchodzą: jeden pokój ogólny, zwany salą rodzinną, trzy pokoje, kuchnia, łazienka lub w każdym razie miejsce na wannę i klozet.

Domek pierwszego typu jest domkiem piętrowym. Na parterze wchodzi się przez podcienie do małego przedpokoju, z którego wchodzi się do pokoju wspólnego o 4 m. 25 cm. długości i 4 m. 15 cm. szerokości. Dalej znajduje się kuchnia, wanna i pokoje sypialne, z których jeden ma drzwi oszklone, wiodące na taras otwarty, położony nad podcieniem.

Szkielet tego domu tworzą znormalizowane ramy stalowe, szerokości metra, a wysokości piętrowej. Ramy te wypełniane są płytami lub kostkami celolitu, przepierzania zaś wewnętrzne mogą być dowolne: z płyt cementowych lub gipsowych. Szybkość zmontowania takiego domu jest wprost zadziwiająca. Dwu ludzi może w półczwarta dnia dom taki wykończyć zupełnie. Cena takiego domu wynosi w Paryżu i jego okolicach 42.000 franków, a na prowincji 38.000 (13.000 złotych!).

Drugi typ stosowany w Strasburgu, oparty jest na bardzo ciekawym typie domów stalowych budowanych ostatniemi czasy w Niemczech. Dom ten parterowy, zbudowany jest całkowicie na piwnicach, do których wiodą schody wewnętrzne. Dom ten podzielony jest na dwie części: w jednej — trzy pokoje sypialne, w drugiej duża sala wspólna (4 m. 40 cm., 4 m. 7 cm.), kuchnia z wanną, przedpokój, klozet i ganeczek. Przewidziano tu wszystko z tą skrupulatnością, które jest cechą alzatczyków, a więc okiennice opuszczane, złożone ze sztabek, które można zmienić i lamp elektrycznych w każdym pokoju. Cena takiego domku nie przekracza 40.000 franków.

I ten domek jest zbudowany z ram stalowych, wypełnionych płytami cementowemi.

Trzeci wreszcie typ jest cały z metalu. Ściany, podłogi, taras, utworzone są z płyt pustakowych, pokrytych z obu stron tynkiem nieprzepuszczalnym. Nawet ramy drzwi zewnętrznych oraz ramy okienne są metalowe. Jest to zatem w całości dom metalowy. Cena 45.000 franków.

We wszystkich wymienionych trzech typach stal odgrywa bardzo ważną rolę, a w jednym z nich nawet wyłączną. Tę przewagę stali w dzisiejszem budownictwie francuskiem przypisać należy przedewszystkiem temu, że: 1) produkcja stali we Francji jest najwięcej rozwinięta po Ameryce, a co za tem idzie, że stal jest materjałem bardzo łatwym do nabycia; 2) domy metalowe można fabrykować całemi serjami, można je wznosić tanim kosztem i bardzo szybko. Anglja i Niemcy dawniej już używały wszelkiego rodzaju stali do budowy mieszkań i osiągnęły wyniki jak najlepsze, o czem świadczą bardzo ładne domki metalowe, bardzo często spotykane czy to w Anglji, czy w Ameryce.

Nieco o polskiej produkcji cementu

Zaczątków polskiej produkcji cementu szukać należy w r. 1857, w którym powstała na naszych ziemiach pierwsza cementarnia. Nasz przemysł cementowy przechodził różne koleje, wytwórczość cementu spadała, to znowu niepomiernie wzrastała. W roku 1900 wytwórczość cementu sięgnęła 180.000 ton, w roku 1915 i 1916 ze zrozumiałych powodów tylko 10.000 ton. Odtąd produkcja ta zaczęła wzrastać i w roku 1928 ogólna wytwórczość cementu przekroczyła 1.100.000 ton. Najważniejsze ogniska przemysłu cementowego znajdują się w województwie kieleckiem i krakowskiem. Na Pomorzu znajduje się cementownia w Wejherowie. Spożycie cementu w Polsce jest bardzo małe w porównaniu z innemi państwami. Wynosi ono 33 kg. na głowę rocznie, podczas gdy w Czechosłowacji 55 kg., w Italji i Austrji 69 kg., w Niemczech 122 kg., we Francji 132 kg., w Anglji 152 kg., w Stanach Zjednoczonych aż 275 kg.

Ten stan rzeczy zmusza nas do eksportowania przeważającej części naszego cementu.

Polska wywozi cement do najdalszych krajów świata. Cement nasz dociera do całej Ameryki Południowej, mianowicie do Columbji, Ekwadoru, Chili, Argentyny, Brazylji, — do Stanów Zjednoczonych Am. Północnej, — do Afryki, a mianowicie Tangeru, Algeru, Kolonij angielskich na cyplu południowym i kolonij portugalskich — i wreszcie do Azji t. j. Turcji, Palestyny, Indyj Wschodnich i t. d. Z państw europejskich Polska eksportuje cement do Austrji, Węgier, Czechosłowacji, Szwecji, Norwegji, Anglji, Łotwy, Finlandji, Estonji, Litwy.

Obecnie wszystkie nasze fabryki cementu są czynne, wykorzystują jednak swą zdolność produkcyjną tylko w 70%. Zużycie cementu wewnątrz kraju pomimo gorszych konjunktur budowlanych utrzymuje się na poziomie roku ub. Zagraniczne rynki zbytu zostały utrzymane te same. W związku z podniesieniem płac robotników o 11% i podrożeniem miału węglowego, ceny w stosunku do roku ubiegłego wzrosły. Dobra organizacja przemysłu cementowego sprawia, że w tej gałęzi wpływy gotówkowe wynoszą w dalszym ciągu 92% obrotów, pozostałe 8 % pokrywane są wekslami najwyżej trzymiesięcznemi.

Sytuacja w przemyśle kamieniarskim

Krajowy przemysł kamieniarski jest słabo rozwinięty i posiada wiele braków pod względem technicznym, to też nasza produkcja materjału kamiennego jest nikła w stosunku do dużego zapotrzebowania na materjały kamienne do budowy dróg bitych, ulic, torów kolejowych itd.

Najwięcej rozwinięty jest przemysł kamieniarski w województwie krakowskiem, gdzie pracuje kilka większych częściowo zmechanizowanych kamieniołomów, produkujących 1.000 ton dziennie materjału. Poza tem kamieniołomy znajdują się w województwach: kieleckiem, lwowskiem i tarnopolskiem, są to jednak kamieniołomy przeważnie niezmechanizowane, przytem produkcja ich jest mała. Ze względu na słabo rozwinięty przemysł krajowy kamień importowany jest do Polski z zagranicy w dużych ilościach. Największe w Polsce złoża skał znajdują się w województwie poleskiem i wołyńskiem.

Zatem polski przemysł kamieniarski ma jeszcze dużo do zrobienia. Pole działalności, która niezawodnie wzmogłaby jego rozwój, stoi przed nim otwarte.

Sytuacja w przemyśle ceramicznym

Zakłady ceramiczne mogły w roku bieżącym rozpocząć normalną produkcję dopiero w połowie maja, gdyż z powodu długotrwałej zimy prace przygotowawcze opóźniły się bardzo znacznie. Choć zapasy z zeszłorocznej kampanji są jeszcze wielkie i w związku z tem przedsiębiorstwa odczuwają brak kapitału, przemysłowcy zabrali się do produkcji z pewnym rozmachem, chcąc nadrobić opóźnienie. Pomimo niewielkiego popytu, który pokrywa się dotąd prawie całkowicie z zapasów zeszłorocznych, ilość robotników, zatrudnionych w zakładach ceramicznych, jest w roku bieżącym nieco większa, niż w tym samym okresie roku ubiegłego. W większych fabrykach cegieł, dachówek i sączków pracowało na początku czerwca r. b. 29.4 tys. robotników wobec 28.2 tys. przed rokiem.

W czerwcu zostały uruchomione dalsze cegielnie, dotąd jednak nie wszystkie, gdyż zapotrzebowanie cegieł było również w tym miesiącu minimalne, a ceny w dalszym ciągu się obniżyły. Wskutek tego zapasy wzrastają, co zmusza już dziś niektóre zakłady do zmniejszenia wytwórczości. Pomimo wprowadzenia od stycznia r. b. wyrobu cegły nowego znormalizowanego formatu, wyrabia się materjału tego typu dotąd bardzo mało, gdyż nowych budowli nie wznosi się prawie zupełnie, a dostawy idą prawie wyłącznie na wykończenie budowli rozpoczętych w ubiegłych latach. Nieco lepszym popytem cieszą się dachówki, które w znacznej mierze idą na krycie dachów na wsi. Zbyt sączków drenarskich był w sezonie wiosennym dość wielki, jednak ograniczenie kredytów dla spółek wodnych i wzrastające trudności finansowe rolników spowodowały liczne prolongaty i protesty wekslowe. Ceny sączków utrzymały się z małemi tylko odchyleniami na poziomie z r. ub., ceny cegły natomiast obniżyły się w niektórych okręgach do 30% poniżej cen z zeszłego roku.

Przepisy o wytrzymałości materjałów i konstrukcyj budowlanych

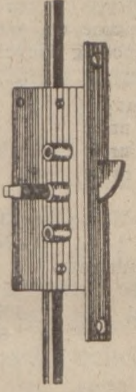
Ministerstwo Robót Publicznych ogłosiło w tych dniach rozporządzenie, zawierające szczegółowe przepisy o granicach wytrzymałości materjałów i konstrukcyj budowlanych.

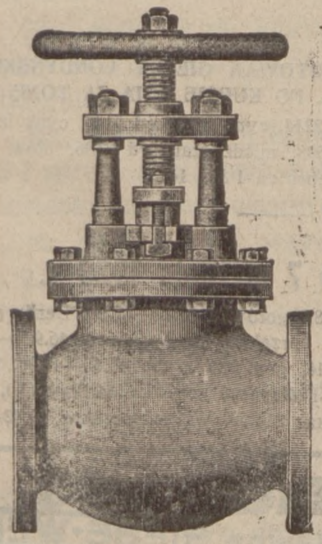
Przepisy te dotyczą wymiaru obciążeń i sił zewnętrznych, ciężaru własnego stropów i dachów, obciążeń zmiennych, parcia wiatru, wody, śniegu i materjałów sypkich.

Co się tyczy konstrukcyj, to uwzględniono w rozporządzeniu konstrukcje żelazne z kamienia naturalnego i sztucznego, i z betonu nieuzbrojonego.

Przepisy wymieniają również sposób badania rodzaju i wytrzymałości gruntu budowlanego.

Rozporządzenie uzupełnione jest przepisami, dotyczącemi badania wytrzymałości najważniejszych materjałów budowlanych jak beton, żelazo i t. p.





Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

Poznań, 7. 8. Stefan Pełczyński, hurtownia materjałów budowlanych, Poznań 3, Dworzec Towarowy notuje następujące ceny (w złotych): cegła iłówka 64—68, cegła tonówka 69—78 za tysiąc sztuk, franco wagon cegielnia; dachówki karpiówki I klasy 150 za 1 000 sztuk franco wagon cegielnia; wapno budowlane dla odsprzedawców 4.15, dla konsumentów 4.40 za 100 kg. loco wagon Wapienniki pod Inoworcławiem; cement portlandzki za worek papierowy a 50 kg. 6.00, dla budowniczych i odsprzedawców, wzglednie 6.75 dla konsumentów. Następne ceny rozumieją się franco stacja Poznań lub skład w Poznaniu: cement portlandzki za beczkę 180 kg. 22.50, za beczkę 200 kg. 24.50, za worek pap. 50 kg. 6, wapno budowlane w bryłach za 50 kg. 2.60 dla odsprzedawców, względnie 2.80 dla konsumentów, wapno hydrauliczne zł 12 za beczkę 150 kg.; papa dachowa za metr kw. nr. 80 zł 1.05, nr. 1000 zł 0.86, nr. 125 zł 0.73, nr. 150 zł 0.64, nr. 175 zł 0.57, nr .200 zł 0.53, papa izolacyjna za metr kw. zł 2.50, górnośląska smoła preparowana, bezwodna zł 28.50 za 100 kg. netto, za beczkę osobno zł 16; lepik z węgla kamiennego zł 40 za 100 kg.; powyższe ceny za smołę i wyroby smołowcowe obowiązują tylko przy stałym odbiorze i przy większych ilościach. Trzcina sufitowa szyta drutem palonym po zł 4, szyta drutem pocynkowanym po zł 4.40 za wałek 20 m. kw.; gips murarski zł 6.25, gips sztukatorski zł 7.25 za 1 worek 75 kg. łącznie z 1 workiem, przy dostawach cało- lub półwagonowych ceny odpowiednio niższe. Z powodu braku kredytu zauważyć się daje coraz większy zastój.

Warszawa, 7. 8. Na rynku materjałów budowlanych płacono na 1 000 sztuk loco cegielnia podmiejska.

Cegła 70—80, fracht 15—20, zwózka na budowę 10—15, razem więc cena cegły loco budowa wynosi 105—110 zł, cegła górnośląska loco cegielnia G. Śląsk kosztuje 60—68 zł, plus fracht do Warszawy 32—35; loco budowa cegła ślaska kalkuluje się 105—110. Cegła częstochowska loco cegielnie częstochowskie 60—65, fracht 30, loco budowa 105—110.

Cement tylko za gotówkę, zasadnicza cena Syndykatu franco wagon Warszawa za 100 kg. wynosi 9.30, cena więc beczki 200 kg. w Warszawie wyniesie 9.30, plus 9.30, plus opakowanie 3.80, plus stemple i podstawienie wagonu 0.25, razem 22.65 zł, doliczając do tego 1 zł zwózkę na skład i zarobek hurtownika, oraz podatek obrotowy, dojdzie do ceny loco skład 26.50, loco budowa 27.50, cena beczki 180 kg. wyniesie odpowiednio 24.50 i 25, w opakowaniu papierowem cement kalkuluje się o 1.40 zł taniej, worek na 50 kg. kosztuje tylko 0.55 plus 6 groszy stempel.

Wapna różnych gatunków franco wagon Warszawa za 100 kg. Kadzielnia kielecka I gat. 6.50, II gat. 5.80, III gat. 5.50. Jaworznia kielecka I gat. 5.80, Zagórze kieleckie 5.50, Wietrznia kielecka 5.10, Chęciny kieleckie I gat. 5.80, Rudniki — Rędziny częstochowskie 4.95, sosnowieckie I gat. 4.75 i Piechcin poznański 5.40. Zwóz wapna na skład i ze składu na budowę kosztują od 1.50—2, tak, że cena najlepszego wapna loco budowa dochodzi do 8, wapno lasowane za 1 $m.^3$ z dostawą na budowę 45—50 zł, stare lasowane, mające conajmniej rok, oddawane jest w cenie minimum 55 zł.

Gips za 100 kg. loco skład: murarski 11, sztukatorski 12, modelarski 17, a alabastrowy 25, wszystkie te gat. loco bud. o 1 zł drożej.

Warszawa, 7. 8. Notowania arykułów technicznych — pomocniczych dla przemysłu za tonę fr st. załadowania, cegła ogniotrwała normalna 97.50 zł, kopulakowa 107.50 zł, glina ogniotrwała mielona 60 zł, mączka szamotowa 80 zł, zaprawa szamotowa 70 zł, kamień wapienny 7 zł.

Lwów, 7. 8. Tendencja na rynku materjałów budowlanych bardzo słaba. Zupełny brak zainteresowania z powodu braku ruchu budowlanego.

DRZEWO.

Warszawa, 7. 8. Notowano za 1 $m.^3$ franco wagon st. Warszawa w hurcie, w nawiasach ceny detaliczne. Sosna: deski i bale stolarskie 130—140 (160), stolarskie boczne bez sęków 110—125 (155), deski obrzynane pół cala od kantu 85—90 (115), ¾ 90—95 (115), 1¼ i 1½ 105—110 (130), bale obrzynane 110—115 (130), kantówka obrzynana nie wymiarowa 100—105 (125), wymiarowa długa 7 mtr. szeroka od 20 cm. 120—125 (—), ciosana 80 (100), łaty również świerkowe 115—120 (130), deski heblowane i szpontowane 125—130 (145). Dąb: materjał stolarski wszystkich grubości 175—180 (230), „I" posadzkowy 125 (—). Jesion: stolarski wszystkich grubości 240 (280). Grab: kloce bez sęków 25 cm. w cienk. k. stolarska wszystkich grubości 160 (200). Olcha: stolarska wszystkich grubości (170), kloce bez sęków 35 cm. w cienk. k. 140. Brzoza: stolarska 110 (150). Buk: stolarska 140 (190).

METALE I WYROBY METALOWE.

Katowice, 7. 8. Syndykat Polskich Hut Żelaznych notuje za tonę franco huta. Żelazo sztabowe — cena zasadnicza zł 350, żelazo formowe (do włącznie N. P. 24) 350, żelazo formowe (NP. 26 i ponad) 390, bednarka gorąco walcowana 422.50, żelazo uniwersalne 390, blacha gruba do (5 mm.) 525, drut walcówka (w jakości handlowej) 397.50, podkłady do rozjezdnic (niedziurkowane) 525, zwykłe łupki płaskie 490, łupki klinowe 515, podwójne łupki klinowe 532.50, podkładki równe 472.50, podkładki pochylone 525, płyty hakowe 820, łapki 980, prowadnice (walcowane) 462.50, szyny klinowe (nieobrobione) 462.50, szyny (poniżej 100 mm. wysokości) zł 385, do tego podkładki 462.50, łupki płaskie 462.50, łupki klinowe 515, podkłady 462.50, blacha do cynkowania dostarcza się w stanie żarzonym bez specjalnej dopłaty za żarzenie, przy innych natomiast zamówieniach na cienkie blachy żarzone dolicza się następujące dopłaty: przy 1 do poniżej 5 mm. — 10.34 proc., 9.875 mm. — 5.36 proc., 0.75 mm. — 4.68 proc., 0.625 mm. — 0.04 proc., 0.562 mm. — 4.05 proc., 0. 50 mm. 6.32 proc., 0.43 mm. 1.88 proc., 0.375 mm. 0.58 proc. Za blachy o grubościach niewymienionych w powyższem zestawieniu liczy się sąsiednią wyższą dopłatę. Cenę blach 2 razy dekapowanych (efektywne) za 1 t. grubość: 0.32 do poniżej 0.35 mm. Ł. 25.10, 0.35 do poniżej 0.37 mm. Ł 23.10, 0.37 do poniżej 0.40 mm. Ł. 22.05, 0.40 do poniżej 0.43 mm. Ł. 22, 0.43 do poniżej 0.50 mm. 21.15, 0.50 do poniżej 0.55 mm. Ł. 21.10, 0.55 do poniżej 0.62 mm. Ł. 21.05, 0.62 do poniżej 0.75 mm. Ł. 21, 0.75 do poniżej 0.87 mm. Ł. 20.15, **0.87 do poniżej 1 mm. Ł 20.10,** 1 do ponad 11 mm. Ł. 20.05, za blachy okrągłe i półokrągłe dochodzi do powyższych cen nadpłata (Tiefstanzbleche) dolicza się 10 proc. Blachy 1 raz dekapowane kosztują o Ł. 3 za tonę mniej, niż blachy 2 razy dekapowane. Do cen tych dla hurtowników dolicza się 2 proc.

Katowice, 7. 8. Sytuacja w przemyśle odlewniczym niejednolita. W odlewach maszynowych i armaturach zatrudnienie dobre, w odlewach żeliwnych — średnie, w bronzowych — słabe. Ceny loco odlewnia Katowice za 1 kg. w zł.: Mosiądz: pręty 3.35—3.50, bronz tuleje 3.50—3.70, pręty 3.90—4.10, inne odlewy bronzowe 4.05—4.30, bronz fosforowy 4.30—4.60, bronz fosforowy dr. Kinzela pręty 5.10—5.40, tuleje 5.40—5.70, bronz kuty 5.30—5.60, kujny 4.40—4.70, djamentowy 16.10—16.90, miedź kuta okrągła grubości ponad 20 mm. fr. szw. 3.60, płaska ponad 25 mm. fr. szw. 3.70—3.40; cieńsze wymiary odpowiednio drożej.

Wywóz wyrobów przemysłu metalowego. Związek Eksportowy Przetwórcz. Przemysłu Metalowego podaje, iż w miesiącu czerwcu 1929 r. wystawił zaświadczeń eksportowych na wywóz zagranicę na ogólną sumę 1 103 390 kg. wyrobów wartości 1 313 188 zł.

Warszawa, 7. 8. Ceny odlewów ze stopów specjalnych. Koło odlewni metali półszlachetnych notuje za 100 kg. w złotych następujące ceny odlewów ze stopów specjalnych, przepisanych przez Ministerstwo Kolei Żelaznych dla taboru P. K. P. Bronz panewkowy VII 624 zł, osprzętowy V_2 578 zł, fosforowy V_3 630 zł, mosiądz III 457 zł. Cena odlewów metali półszlachetnych, notowano: armaurę mosiężną 5.50 gr., armaturę bronzową 6 zł, fosforbronzową 6.30, odlew mosiężny galanteryjny 10 zł. Ceny powyższe za 1 kg. loco fabryka bez opakowania za gotówkę. Ceny odlewów aluminjowych. Warszawskie odlewnie notują ceny odlewów glinianych (aluminjowych) od 11 do 16 złotych za kg.

Warszawa, 7. 8. Centralne Biuro Polskich Fabryk Gwoździ i Drutu w Warszawie, Królewska 25, notuje następujące ceny za 100 kg. loco stacja odbiorcza: gwoździe zł 65, drut ocynkowany zł 97, druty inne zł 80. Dopłata za wymiar i gatunek według specjalnych cenników. Od powyższych cen zasadniczych udzielają się rabaty: na gwoździe i druty ocynkowane do 5 proc. Na druty inne 10 proc. Rabaty są zależne od ilości i specyfikacji towaru. Za 100 kg. franco wagon stacja nadawcza. Drut kolczasty czarny: cena zasadnicza zł 80, dopłata zł 30, razem 110 zł, ocynkowany: cena zasadnicza zł 97, dopłata zł 40, razem 137 zł. W razie żądania drutu kolczastego o określonej wadze na kozołku, dopłata wynosi za rozważenie zł 10 za 100 kg. Ceny powyższe rozumieją się brutto za netto, co znaczy, że waga liczy się łącznie z kozołkami, za druty kolczaste normalne, tj. o średnicy 2.5 mm. z pęczkami o 4-ch kolcach, rozmieszczonemi w odstępach 60—75 mm.

Warszawa, 7. 8. Ceny blachy ocynkowanej. Cynkownia Warszawska notuje od dn. 15. 4. r. b. 1 kg. franco stacja Warszawa. Blacha żelazna ocynkowana gat. najwyższego: 711 × 1, 422 × 0.45, mm. 1 zł 30 gr, 711 × 1, 422 × 0.50 mm. 1 zł 25 gr, 1 000 × 2 000 × 0.50 mm. 1 zł 27 gr. Blachy II gat. o 6 proc. tańsze.

Warszawa, 7. 8. Cena odlewów żeliwnych. Podług notowań Polskiego Związku Przemysłowców Metalowych cena odlewów żeliwnych surowych dla Warszawy, wynosi od dnia 25 maja r. b. od 0.78 zł do 1.61 zł za 1 kg. loco fabryka, złom żeliwny (fragment lany zagr.) 185 zł za tonę.

Warszawa, 7. 8. Ceny hurtowe w zł (podług danych S. A. („Zjednoczeni Polscy Przemysłowcy Metalowi"). Za 1 tonę franco wagon stacja załad. Surówka „Starachowicka" franco wagon huta nr. 0 215, nr. 1 210, nr. 2 205.

Katowice, 7. 8. Wobec słabego ruchu budowlanego, zapotrzebowanie na blachę cynkową umiarkowane. Ceny syndykackie wynoszą loco cynkowania: przy odbiorze ponad 30 ton — Ł 33, od 3 do 30 ton Ł. 35.10, do 5 ton dla kupców Ł. 36.10, dla konsumentów Ł. 37.10; w składach detalicznych za 1 kg. w złotych: dla kupców 1.68, dla konsumentów **1.72.**

SUROWCE I ARTYKUŁY TECHNICZNE DLA PRZEMYSŁU METALOWEGO.

Ceny hurtowe na surowce i artykuły techniczne dla przemysłu metalowego w dn. 26 lipca 1929 r. w złotych (podług danych S. A. „Zjednoczeni Polscy Przemysłowcy Metalowi").

a) za 1 tonę franco wagon stacja załadowania:	zł gr
Surówka „Starachowicka" (franco wagon huta) nr. 0	215.—
Surówka „Starachowicka" (franco wagon huta) nr. 1	210.—
Surówka „Starachowicka" (franco wagon huta) nr. 2	205.—
Złom żeliwny (fragment lany zagraniczny)	185.—
Żelazo handlowe krajowe	350+2%
Bednarka gorąco walcowana	422,5+2%
Walcówka (drut okrągły od 5½ do 13 mm., kwadratowy od 5¼ do 8 mm.)	398.5
Blacha (cena zasadnicza) gruba 5 mm. i wyżej	432.5+2%
Blacha cienka do 5 mm.	525+2%
Koks karwiński	67.—
Koks górnośląski twardy	50.80
Koks górnośląski miękki	50.80
Węgiel kowalski myty cieszyński	67.—
Węgiel górnośląski gruby	40.50
Węgiel górnośląski kostka	42.—
Węgiel dąbrowski gruby	38.10
Węgiel dąbrowski kostka	39.60
Cegła ogniotrwała normalna	97.57
Cegła ogniotrwała kopułakowa	107.50
Glina ogniotrwała mielona	60.—
Mączka szamotowa	80.—
Zaprawa szamotowa	70.—
Kamień wapienny	7.—

CENY METALI WEDŁUG NOTOWAŃ GIEŁDY LONDYŃSKIEJ W DN. 30. 7. 1929 R. W ZŁ. PO KURSIE DNIA ZA TONĘ METR.

Aluminjum 4259, antymon 2214, cyna standard 9146, cynk hutniczy 1075, miedź elektrolityczna 3588, miedź standard 3106, ołów miękki 979, nikiel 7453, rtęć 28142, srebro za 1 kg. 141.

Złoty w dniu 7 sierpnia 1929 r.

Gdańsk przekaz 57.73—57.87, gotówka 57.76—57.90, Berlin przekaz na Warszawę 46.925—47.125, przekaz na Katowice 46.925—47.125, przekaz na Poznań 46.90—47.10, gotówka grube 46.80—47.20, Zurych przekaz 58.30, N. Jork 11.25, Budapeszt gotówka 64.10—64.40, Praga przekaz 378.25, Medjolan przekaz 214.50, Wiedeń przekaz 79.42—79.70.



Zapytania w sprawie krajow. źródeł dostawczych.

Pośrednictwa między jedną a drugą stroną podejmujemy bezinteresownie. Jedynie na koszty utrzymania specjalnego biura dla tych spraw i pokrycia bardzo licznej codziennej korespodencji należy zapłacić za każde ogłoszone zapytanie 2.— zł., które to zapytanie będzie następnie ogłaszane aż do wpłynięcia oferty. Firmy zaś, zgłaszające się na zapytania, wpłacają na każde zapytanie 1.— zł. Firmy zagraniczne płacą za każdą informację 2 fr. szwajc., z Niemiec 2.— RM. — Firmy, mogące dostarczyć jakiekolwiek objekty zgłoszone do naszego działu informacyjnego, zechcą jaknajwięcej z tego działu korzystać, gdyż mamy liczne potwierdzenia, że przez nasz dział informacyjny doszły już do skutku niejedne poważne transakcje. **Zaznaczamy jeszcze jaknajwyraźniej, że odpowiedzi dajemy jak i zapytania przyjmujemy jedynie od stałych abonentów pisma.**

UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 4808. fabryk krajowych, które wyrabiają gaz „Rechau“.

Nr. 4809. firmy, dostarczającej opiłki bursztynowe wzgl. szlifiernie bursztynu na Pomorzu.

Nr. 4852. firm, zajmujących się dostawą dykty (fornieru sosnowego).

Nr. 4888. firm, które trudnią się sprzedażą „Bohröl“.

Nr. 4904. firmy, wyrabiającej maszynki do ostrzenia kos gospodarskich.

Nr. 4911. fabryki, wyrabiającej maszyny do zgrubienia i spawania.

Nr. 4916a. fabryki, wyrabiającej świdry spiralne z marką ochronną „gwiazdka“.

Nr. 4920. fabryki, dostarczającej maszyny do wyrobu pudełek.

Nr. 4931. fabryki, mogącej dostarczyć ręczne wózki skrzynkowe 4-ro kołowe okute od 80—130 cm. dług.

Nr. 4939. firmy, która wykonuje ściany sitowe 19 mm. grubości z rurami do lokomobili „Lanza“ 5/60 H. P.

Nr. 4940. firmy krajowej, dostarczającej podkładki do śrub drzewnych, tłoczone niklowane (Modelltischlerei).

Nr. 4941. fabryki krajowej, dostarczającej klucze i sprężyny do wpuszczanych zamków do drzwi (Einsteckschlösser) masowo dla fabryk zamków.

Nr. 4943. fabryki, wyrabiającej drut płaski 6×2, lub 2×1,5 mm.

Nr. 4944. huty żelaza (odlewni), która kupuje stare żelastwo.

Nr. 4952. fabryki, wyrabiającej latarki elektryczne kieszonkowe.

Nr. 4945. fabryki wyrabiającej czysto mosiężne karnisze do okien.

Nr. 4951. firmy, dostarczającej całkowite urządzenia do wyrobu siatek drucianych.

Nr. 4954. fabryki wyrabiającej pocynowane łyżki do jedzenia i łyżeczki do herbaty.

Nr. 4957. firmy dostarczającej przyrządy do formowania, jak łyżeczek, pędzli itd.

Nr. 4958. odlewni w Polsce wykonującej odlewy artystyczne (Kunstguss).

Nr. 4959. odlewni w Polsce wykonującej odlewy drobne.

Nr. 4966. firm, które mają zagraniczne maszyny rolnicze, motory i młocarnie.

Nr. 4967. firmy niemieckiej, posiadającej młocarnie motorowe, motory naftowe ropne i benzynowe.

Nr. 4968. pisma „Motor“.

Nr. 4969. niemieckiego pisma, poświęconego różnym maszynom rolniczym i przemysłowym motorom.

Nr. 4970. fabryk, które wyrabiają dziecięce samochody, które sposobem deptania się posuwają.

Nr. 4972. zastępcy na aparaty do aluminjowania (chodzi o patent amerykański).

Przetargi • Submisje • Licytacje

PUBLICZNY PRZETARG OFERTOWY

ogłasza Urząd Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie na wykonanie robót centralnego ogrzewania w środkowej części Zamku Królewskiego w Warszawie.

Warunki wykonania powyższych robót, warunki techniczne, wzór umowy, warunki przetargowe oraz przepisy o oddawaniu dostaw i robót w zakresie działania Ministerstwa Robót Publicznych można przejrzeć w biurze Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie, przy, ul. Długiej Nr. 50, II piętro, pokój Nr. 10, w godz. 9—12.

Oferty na otrzymanych w biurze Urzędu egzemplarzach ślepego kosztorysu, z załączeniem podpisanych warunków przetargowych i projektu umowy, z dowodem złożenia wadjum w wysokości 5 proc. sumy ofertowej, w zapieczętowanych kopertach, z napisem: „Do przetargu na roboty centralnego ogrzewania w środkowej części Zamku Królewskiego w Warszawie", należy składać w dniu 16 sierpnia 1929 roku do godz. 12-ej w biurze Urzędu, bezpośrednio potem nastąpi otwarcie ofert.

Kierownik Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie.
(—) T. Szanior.

PRZETARG.

Warszawska Dyrekcja Dróg Wodnych ogłasza na dzień 20 sierpnia 1929 r. przetarg na dostawę węgla górnośląskiego z kopalń I kategorji A. dla Zarządu Dróg Wodnych w Warszawie franco wagon kopalnia w ilości 1000 ton.

Odnośne ogłoszenia w całej osnowie są wywieszane na tablicach urzędowych Magistratu m. st. Warszawy, Warszawskiej Dyrekcji Dróg Wodnych ul. Jasna nr. 10, Zarządu Dróg Wodnych w Warszawie, ul. Bugaj nr. 12 i Kierownictwa Portu Czerniakowskiego ul. Czerniakowska nr. 136 w Warszawie.

Informacyj udziela Oddział Mechaniczny Dyrekcji codziennie prócz dni świątecznych od godziny 11-tej do 13-tej.

Warszawska Dyrekcja Dróg Wodnych.

PRZETARG.

Komisja Likwidacyjna Państwowych Zakładów Graficznych Min. Skarbu (Warszawa, Al. Jerozolimskie 91) ogłasza na dzień 17 sierpnia 1929 r .(sobota) o godzinie 15-tej przetarg ofertowy i ustny na sprzedaż różnych gatunków papieru. Papier wystawiony na sprzedaż oglądać można w Składzie P. Z. G. Al. Jerozolimskie 91 od godz. 15—17-tej. Informacyj udziela Wydział Gospodarczy P. Z. G., tel. 130-26.

PUBLICZNY PRZETARG OFERTOWY

ogłasza Urząd Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie na wykonanie instalacji elektrycznej w gmachu Państwowego Instytutu Geologicznego przy ul. Rakowieckiej.

Warunki wykonania powyższych robót, ogólne warunki budowy, wzór umowy, warunki przetargowe oraz przepisy o oddawaniu dostaw i robót w zakresie działania Min. Rob. Publicznych można przeglądać w biurze Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie, ul. Długa nr. 50, II piętro, pokój nr. 10, w godzinach od 9—12-tej.

Oferty zestawione na otrzymanych w biurze Urzędu Budowy egzemplarzach ślepego kosztorysu, z dołączeniem podpisanych warunków przetargowych i projektu umowy, z dowodem złożenia wadjum w wysokości 5 procent umowy ofertowej, w zapieczętowanych lakiem kopertach, z napisem: „Do przetargu na instalację elektryczną w Instytucie Geologicznym przy ul. Rakowieckiej", winny być złożone najpóźniej do godz. 12-tej w dniu 13 sierpnia 1923 r. w biurze Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie, poczem nastąpi otwarcie ofert.

Kierownik Urz. Bud. Gmachów Państw. w m. st. Warszawie
(—) T. Szanior.

Magistrat m. st. Warszawy ogłasza

KONKURS

na budowę i eksploatację w Warszawie dworców dla autobusów podmiejskich i międzymiastowych. Warunki konkurencji, warunki umowy i szkice wzorcowe dworca są do przejrzenia w Biurze Autobusów Miejskich, Inżynierska 6, w godzinach biurowych.

PRZETARG.

Komisja Likwidacyjna Państwowych Zakładów Graficznych Min. Skarbu ogłasza na dzień 30 sierpnia (piątek) r. b. przetarg na sprzedaż:

2 młynków do tarcia farb, 1 maszyny do przesiewania farb, materjałów dz. elektrotechnicznego, stacji telefonicznej na 50 numerów, aparaty telefoniczne ścienne i biurkowe.

Przedmioty wystawione na sprzedaż oglądać można w składzie P. Z. G., Al. Jerozolimska 91, od godz. 15—17-ej.

Informacyj udziela Wydział Gospodarczy, tel. 130-26.

INŻYNIERA-MECHANIKA

na stanowisko dyrektora Państwowej Szkoły Rzemieślniczo-Przemysłowej w Białymstoku poszukuje Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego.

Wymagana jest odpowiednia dłuższa praktyka zawodowa.

Podania należycie udokumentowane wraz z życiorysem i powołaniem się na referencję, należy składać do Kuratorjum Okręgu Szkolnego Warszawskiego, (Warszawa, Hoża 88, II piętro).

PRZETARG.

6 Okręgowe Szefostwo Budownictwa ogłasza przetarg na wykonanie przełazownych kanałów betonowych na lotnisku w Skniłowie.

Formularze ofertowe, oraz warunki oferowania są do podjęcia w Kierownictwie budowy lotniska w Skniłowie pod Lwowem.

Otwarcie ofert dnia 16 sierpnia 1929 roku.

6 Okręgowe Szefostwo Budownictwa L: 5128/29

Okazja dla P. T. Budowniczych!

Sprzedam 50% udziału w cegielni parowej obok Krakowa, produkcja dzienna 12.000 sztuk za zł. 25.000,— gotówką, ewentualnie przyjmę wspólnika z gotówką zł. 50.000. Zgłoszenia Kraków, skrzynka pocztowa 270.

PRZETARG.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie niniejszem ogłasza przetarg nieograniczony na budowę części wież ciśnień do dna zbiornika włącznie ze stropami oraz pierścieniem żelbetowym pod zbiornikiem na stacjach Skidel i Łyszczyce.

Warunki przetargu i warunki ogólne, rysunki, ślepe kosztorysy i warunki techniczne oraz bliższe szczegóły można otrzymać w Wydziale Drogowym Dyrekcji K. P. w Wilnie przy ul. Słowackiego 2, II piętro, pokój nr. 3, w dnie urzędowe od godziny 9—12-tej.

Zainteresowani mogą nabyć pełny komplet wykazanych wyżej materjałów dotyczących przetargu za opłatą po 10 zł za komplet od objektu.

Prośby o nadsyłanie tych materjałów pocztą nie będą uwzględniane.

Oferty winny być nadesłane lub włożone do specjalnej skrzynki, znajdującej się w Prezydjum Dyrekcji do godziny 12-tej dnia 19 sierpnia 1929 r.

Wadjum w wysokości 2.000 zł winno być złożone w sposób ustalony przez Ministerstwo Skarbu w Kasie Dyrekcyjnej w Wilnie lub przekazane do P. K. O. na rachunek Dyrekcji, kwit zaś o złożeniu wadjum winien być dołączony do oferty.

Dyrekcja Kolei Państw. w Wilnie.

OGŁOSZENIE.

Dyrekcja Lasów Państwowych w Wilnie posiada do sprzedania ca 1.500 m. p. papierówki świerkowej szczapowej, ca 3.000 m. p. papierówki świerkowej posuszonej oraz 1.000 m. p. papierówki osikowej.

Wyżej podana papierówka znajduje się na placach kolejowych (loco stacja względnie loco tor miejsce załadowania) w obrębie Dyrekcji Lasów Państwowych w Wilnie.

Szczegółowych informacyj udziela Oddział Handlowy Dyrekcji Lasów (Wilno, ul. Wielka 66, pokój Nr. 7, telefon 12-53).

Oferty pisemne na kupno papierówki z podaniem konkretnych cen za 1 m. p. loco place kolejowe miejsce załadowania, należy składać do Dyrekcji Lasów w terminie do dnia 15 sierpnia 1929 roku.

Dyrekcja Lasów Państwowych w Wilnie.

W Poznańskim Dzienniku Wojewódzkim ogłasza się równocześnie

PRZETARG PUBLICZNY

na wykonanie prac dekarskich i blacharskich dla budowli gmachu Izby Skarbowej przy Wałach Batorego w Poznaniu.

Otwarcie ofert na prace dekarskie dnia 14 sierpnia 1929 o godz. 11-tej, na prace blacharskie o godz. 11,15 — złożenie ofert do godz. 10,45 — wadjum 5 procent.

Podkładki submisyjne w cenie po 3,— zł wydaje oraz informacyj udziela niżej podpisany Urząd.

Państwowa Inspekcja Budowlana Poznań-Miasto.
Wały Kościuszki 3 (sutereny).

PRZETARG PUBLICZNY

Kierownictwo budowy Banku Gospodarstwa Krajowego w Katowicach rozpisuje przetarg publiczny na wykonanie wszystkich robót budowlanych przy mającym się budować domie mieszkalnym dla urzędników Banku Gospodarstwa Krajowego w Katowicach, przy ul. Polnej.

Termin składania ofert ustala się na dzień 19 sierpnia br. do godz. 13 w Sekretarjacie Banku Gospodarstwa Krajowego w Katowicach, Rynek Nr. 9.

Formularze ofertowe otrzymać można w Kierownictwie Budowy w Katowicach, ul. Mickiewicza Nr. 3.

Kierownik Budowy: (—) Inż. Tabeński.

Dyrekcja Państwowych Zakładów Wodociągowych na Górnym Śląsku rozpisuje niniejszem

PRZETARG

nieograniczony na wykonanie wraz z dostawą materjałów następujących objektów na stacji pomp i filtrów w Maczkach:

1) budynku administracyjnego wraz z portjernią;
2) jednego dwojaka 4-ro pokojowego;
3) jednego dwojaka 2-u pokojowego.

Szczegółowe warunki ofertowe, przedmiary i plany otrzymać można w Dyrekcji P. Z. W. w Katowicach, ul. Gen. Zajączka 18.

Termin wonszenia ofert do 14 sierpnia, godzina 12.

Otwarcie ofert nastąpi tego samego dnia o godz. 12,15 w lokalu Dyrekcji P. Z. W.

Wadjum 5 proc. oferowanej kwoty w gotówce lub papierach wartościowych stosownie do istniejących przepisów dla robót państwowych.

Przybliżona kubatura objektów 5.800 mtr. kub.

Oferty nie obejmują robót instalacyjnych wodociągowych i centralnego ogrzewania oraz instalacji światła elektrycznego.

KONKURS.

Magistrat miasta Katowic ogłasza konkurs na rozplanowanie terenu pod budowę szpitala centralnego oraz politechniki w Katowicach-Ligocie.

Za względnie najlepsze prace przeznaczone będą trzy nagrody: I. nagroda — 3000 zł; II. nagroda — 2000 zł; III. nagroda — 1000 zł.

Termin nadesłania prac oznacza się na dzień 1 września 1929 r. Podkładki i warunki otrzymać można w Urzędzie Budownictwa Magistratu Miasta Katowic, ul. Pocztowa 2, po cenie 5,— zł. **Magistrat. — Miejski Urząd Budown.**

Śląski Urząd Wojewódzki ogłasza ofertowy pisemny

PRZETARG PUBLICZNY

na budowę komina cegielni Domu Pracy Przymusowej w Lipiu pod Lublińcem.

Bliższe szczegóły przetargu podane są w Gazecie Urzędowej Województwa Śląskiego Nr. 24 oraz na tablicy Wydziału Robót Publicznych Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego IV piętro.

Za Wojewodę:
Dr. Kaufman m. p.
w z. Naczelnika Wydziału Rob. Publ.

Magistrat miasta Katowic rozpisuje

PRZETARG PUBLICZNY

na dostawę materjałów żelaznych i drewnianych dla budowy bocznicy normalnotorowej do hali targowej miasta Katowic. Szczegóły przetargu ogłoszono w skrzynce na przetargi w Ratuszu, ul. Pocztowa L. 2. **Magistrat.**

Zarząd gminy w Szopienicach ogłasza

PRZETARG PUBLICZNY

na budowę domów robotniczych w Szopienicach. Potrzebne do przetargu podkładki oraz warunki można nabyć (dopóki zapas starczy) za zwrotem kosztów wkładu w oddziale budowlanym w Szopienicach, pokój 14, I piętro, gdzie również można zasięgnąć bliższych informacyj dotyczących budowy.

Oferty należy składać w Urzędzie Gminnym w Szopienicach w terminie do dnia 14 sierpnia 1929 r., w którym to dniu o godz. 9 nastąpi otwarcie ofert. Oddanie prac nastąpi w dniu 16 sierpnia 1929 r. o godz. 13 w Urzędzie gminnym.

Oferty należy składać w kopertach zapieczętowanych z napisem: „Oferta na budowę domów mieszkalnych robotniczych" z dołączeniem zaświadczenia złożenia wadjum w gotówce wzgl. w papierach wartościowych w wysokości 5 proc. oferowanej sumy.

Urząd gminy zastrzega sobie wolny wybór oferenta, oraz ewentl. unieważnienie przetargu bez podania powodów, jak również swobodny podział pojedyńczych prac.

(—) Łyszczak,
ławnik gminy.

Zakłady Hutnicze poszukują

mistrza odlewów stalowych.

Zgłoszenia z podaniem curriculum vitae, odpisami świadectw, referencjami i fotografją, prosimy skierować pod adresem: Huta „Częstochowa" Częstochowa, skrzynka pocztowa Nr. 141.

Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Int. i Tab. w Warszawie zamierza oddać w drodze nieograniczonego

PRZETARGU PUBLICZNEGO

dostawę około:

1. 175.000 menażek żołnierskich malowan.
2. 30.000 manierek żołnierskich.
3. 20.000 kubków żołnierskich.
4. 30.000 niezbędników.

Szczegóły przetargu ogłoszono w „Monitorze Polskim" Nr. 177 z dnia 3. 8. i „Polsce Zbrojnej" Nr. 210 z dnia 3. 8. rb.

Państwowy Zarząd Architektoniczno-Budowlany we Lwowie ogłasza

PRZETARG PUBLICZNY

na wykonanie instalacji gazowej i wodociągowej w Laboratorjum Chemji w Akademji Medycyny Weterynaryjnej we Lwowie.

Szczegółowe ogłoszenie przetargu umieszczone w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkim.

w z. Kierownika Państw. Zarz. arch.-bud.
Inż. Tomasz Dobrowolski w z.

PRZETARG PUBLICZNY.

Nadleśnictwo Państwowe Leszno w Żergowie p. Śmigiel ogłasza przetarg na remont dachu domu mieszkalnego leśniczówki Lubosz Stary.

Oferty zalakowane bez żadnych znaków firmowych z napisem „Oferta na remont dachu w podleśnictwie Lubosz" mają być składane w kancelarji rew. leśn. Witkówki do dnia 16-go sierpnia b. r., godz. 12-tej. Otwarcie ofert nastąpi 15 minut później w obecności ewentualnie przybyłych oferentów.

Ogólne i szczegółowe warunki budowy oraz plany są do przejrzenia w godzinach urzędowych w kancelarji tut. nadleśnictwa, gdzie też można otrzymać formularze kosztorysów ofertowych i wzór oferty. Każdy oferent jest zobowiązany złożyć ofertę według przepisanego wzoru i dołączyć do oferty pokwitowanie na złożone w kasie nadleśnictwa wadjum w wysokości 5 procent oferowanej sumy. Złożone w innej niż przepisanej formie oferty, jak również oferty do których nie dołączono pokwitowania na złożone wadjum, nie będą rozpatrywane. — Zastrzega się dowolny wybór oferenta, względnie nieuwzględnianie żadnej z wniesionych ofert, bez podania powodów. **Nadleśniczy** — Stryczyński.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Wydział Powiatowy w Żninie ogłasza przetarg ofertowy na budowę mostu drewnianego rozp. 7,2 m. na rzece Gąsawce w mieście Żninie na drodze wojewódzkiej Rgielsko—Damasławek—Inowrocław. Ubiegający się o wykonanie budowy zapoznać się może z warunkami budowy i projektem w biurze Krajowego Urzędu Budownictwa Gnieźnieńskiego, pokój 25, przy Starostwie Krajowem w Poznaniu, Aleje Marcinkowskiego 29, w godzinach urzędowych; może też tam takowe na żądanie nabyć za cenę 5,— zł oraz ślepy kosztorys z warunkami ogólnemi i szczegółowemi za cenę 3,— zł. Składane zamknięte oferty winny być należycie opieczętowane i oddane względnie przysłane do wyżej wymienionego Urzędu.

Otwarcie ofert nastąpi w obecności oferentów w Krajowym Urzędzie Budownictwa Gnieźnieńskiego przy Starostwie Krajowem w Poznaniu, w poniedziałek, dnia 12 sierpnia r. b. o godz. 12 w południe. **Wydział Powiatowy w Żninie.**

Dnia 26 sierpnia r. b. o godz. 11-tej odbędzie się w lokalu Sejmiku w Zdołbunowie

PRZETARG OFERTOWY.

na budowę mostu drewnianego o długości 94 mtr., bież. przez rzekę Wilję pod Ostrogiem na drodze Wojewódzkiej Ostróg—Hoszcza, wraz z robotami ziemnemi i podbrukowaniem grobli.

Termin zakończenia robót ziemnych i brukarskich do dnia 15 października r. b., a całej budowy do dnia 1 lutego 1930 r.

Oferty należy składać w zapieczętowanych kopertach do Biura Wydziału Powiatowego Sejmiku w Zdołbunowie do dnia 26 sierpnia do godz. 10½ rano z napisem: „ Do przetargu na budowę mostu przez rzekę Wilję pod Ostrogiem", wraz z wadjum w wysokości 5% oferowanej sumy w gotówce lub papierach pupilarnych.

Oferta powinna zawierać ceny jednostkowe do przedmiaru robót i sumę sumaryczną całej budowy oraz oświadczenie oferenta, że zapoznał się z warunkami przetargu, technicznemi i płatności i przyjmuje je do wiadomości i zastosowania się. Projekt przedmiaru robót oraz warunki techniczne i płatności są do przejrzenia w Biurze Wydziału Powiatowego codziennie od godziny 11-tej do godz. 13-tej przed południem.

Wydział Powiatowy zastrzega sobie prawo przeprowadzenia ustnego przetargu i wolnego wyboru oferenta.

Kierownik Powiatowego Zarządu Drogowego
Inż. (—) W. Górski
Przewodniczący Wydziału — Starosta
(—) W. Wiewiórowski

KONKURS

na stanowisko kierownika elektrowni miejskiej, z uposażeniem według VII grupy płac urzędników państwowych, plus 15 proc. dodatku komunalnego.

Od kandydatów wymagane są: 1) wykształcenie zawodowe; 2) najmniej 3-letnia praktyka kierownictwa elektrowni.

Podania z dołączeniem życiorysu i powołania się na referencje należy składać do Magistratu miasta i uzdrowiska Otwocka do dnia 1 września b. r.

Oferty nieuwzględnione pozostaną bez odpowiedzi.

Magistrat m. Kołomyi
L. 8312/29

Kołomyja, dnia 26. lipca 1929 r

OGŁOSZENIE!

Magistrat miasta Kołomyi sprzeda tanio

Sikawkę parową

3 cylindrową (Knaust, Wiedeń model 116) wydajność 60.000 litrów na godzinę, prawie nową.

Burmistrz:
ZAREMBA.

7787

Ogłoszenie przetargu!

We czwartek, dnia 29 sierpnia 1929 r. o godzinie 12-tej odbędzie się w **Zarządzie Dróg Wodnych w Chełmnie** ponowny publiczny nieograniczony przetarg pisemny na sprzedaż starego żelaziwa systemu Larsena złożonego na prawym brzegu Wisły obok bocznicy kolejowej w Grudziądzu w ilości 2320 mb. a wadze około 132 t., za kwotę najwięcej dającemu.

W ofercie należy podać cenę za 100 kg. żelaza w cyfrach i słowach i do oferty dołączyć wadjum w wysokości oferowanej kwoty. Oferty w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na kupno starych larsenówek" należy wnosić do Zarządu Dróg Wodnych w Chełmnie.

Oferty wniesione po godzinie 12-tej dnia 29 sierpnia br. jak również nieposiadające wadjum nie będą rozpatrywane.

Zarazem zastrzega się swobodną decyzję co do przyjęcia złożonych ofert. 7769

Naczelnik Zarządu:
w z. (—) Inż. Darowski,
radca budown.

Trak szczepakowy

7781

(Spaltgatter) używany, dobrze utrzymany, 670 mm szer., ramy dla belek o maksymalnej grubości 200 × 320 mm, natychmiast korzystnie do oddania. Oferty przyjmuje i wyjaśnień udziela:

DEHAK, Kraków, pl. Dominikański 4.

Około **100** centnarów

gazet starych

do sprzedania

Oferty do administr. „**Kupca**", **Poznań, Wielka 10**

Kupno okazyjne

Skład maszyn i naczyń mleczarskich przy głównej ulicy Dworcowej w większem mieście powiatowem woj. Poznańskiego, składający się z kompletnego urządzenia składu, przybocznego biura oraz środków lokomocji w jaknajlepszym stanie, samochód marki Renault i rowery. Cena ostateczna 10 tys. zł gotówką za wszystko wraz z towarem. Zgłoszenia do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 7753

Poważna firma warszawska, posiadająca w śródmieściu duży lokal biurowy ze składami, świetnie zaprowadzona na rynku warszawskim u firm prywatnych, jak i kolejnictwa, samorządów i wojskowości, która w stanie jest złożyć także poważne gwarancje,

przyjmie zastępstwo

poważnej wytwórni krajowej lub Gdańskiej, maszyn, aparatów lub artykułów technicznych. Zgłoszenia uprasza się pod nr. 7668 do „Rynku Met. i Masz."

Buchalter-bilansista

w sile wieku, mający doświadczenie w fabrycznej organizacji pracy, w szczególności w działach: handlowym, kalkulacyjnym, magazynowym, korespondencyjnym, znający ustawodawstwo przemysłowe, podatkowe, **zmieni kierownicze stanowisko.** Łaskawe zgłoszenia poważnych fabryk do adm. „Rynku Metal. i Masz." pod nr. 7703.

ZDOLNY AKWIRATOR

pragnie objąć przedstawicielstwo **na Małopolskę i Śląsk.**

7746 Wyczerpujące oferty: 7746

ANTONI KLIMUNT, MIKUSZOWICE 111, p. Biała

Dobrze zaprowadzone przedsiębiorstwo, mogące wykazać wielki zbyt nowych wyrobów metalowych, poszukuje celem powiększenia zakładu

WSPÓLNIKA

z kapitałem około 100 000 zł.

Pierwszeństwo mają Panowie z wykształceniem fachowem, którzyby mogli objąć kierownictwo techniczne przedsiębiorstwa. Oferty uprasza się przesyłać do adm. „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 7758.

KUPNA

Kupimy zaraz

motor używany

lecz w doskonałym stanie na gaz ssany z gazownią o sile 25—45 HP. Oferty prosimy nadsyłać do „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod „HP". 7767

Potrzebna natychmiast prasa do torfu

Zgłoszenia do administracji „Rynku Metal. i Maszynowego" pod nr. 7757.

Poszukuję kupna 7761

motoru benzynowego lub mniejszej **lokomobili** o sile 20—25 P. S. Oferty z podaniem ceny upr. się do „PAR" Al. Marcinkowskiego 11 pod 31,180

Formy

do wyrobów cementowych i flis kupię 7759

Jan Borówka, Rakoniewice (pow. Wolsztyn), Rynek

Lokomobilę

WOLFA lub LANZA używaną, jednak w dobrym stanie 150—220 KM. poszukuje

DEHAK, Kraków, pl. Dominikański 4

7770

Poszukujemy

lokomobili

z przedpaleniskiem na trociny i odpadki drzewne, zdatnej do natychmiastowego użytku 30—60 k. m.

ANTONI SZMAJ, Przemysł i Handel Drzewny, Grabów nad Prosną, tel. 3. 7751

Przy zakupach prosimy powoływać się na „RYNEK METALOWY I MASZYNOWY"

„R. Met."

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW:

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 str. 130 zł, 1/2 str. 75 zł, 1/4 str. 45 zł, 1/8 str. 25 zł, 1/16 str. 15 zł. Na I. str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III str. 30% dopłaty. — Artykuły opisowe z dopłatą 100%. — Dostarczenie kliszy autotypij z wyraźnych fotografij po 14 groszy za cm². W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Ogłoszenia z zagranicy oblicza się w markach niemieckich. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.